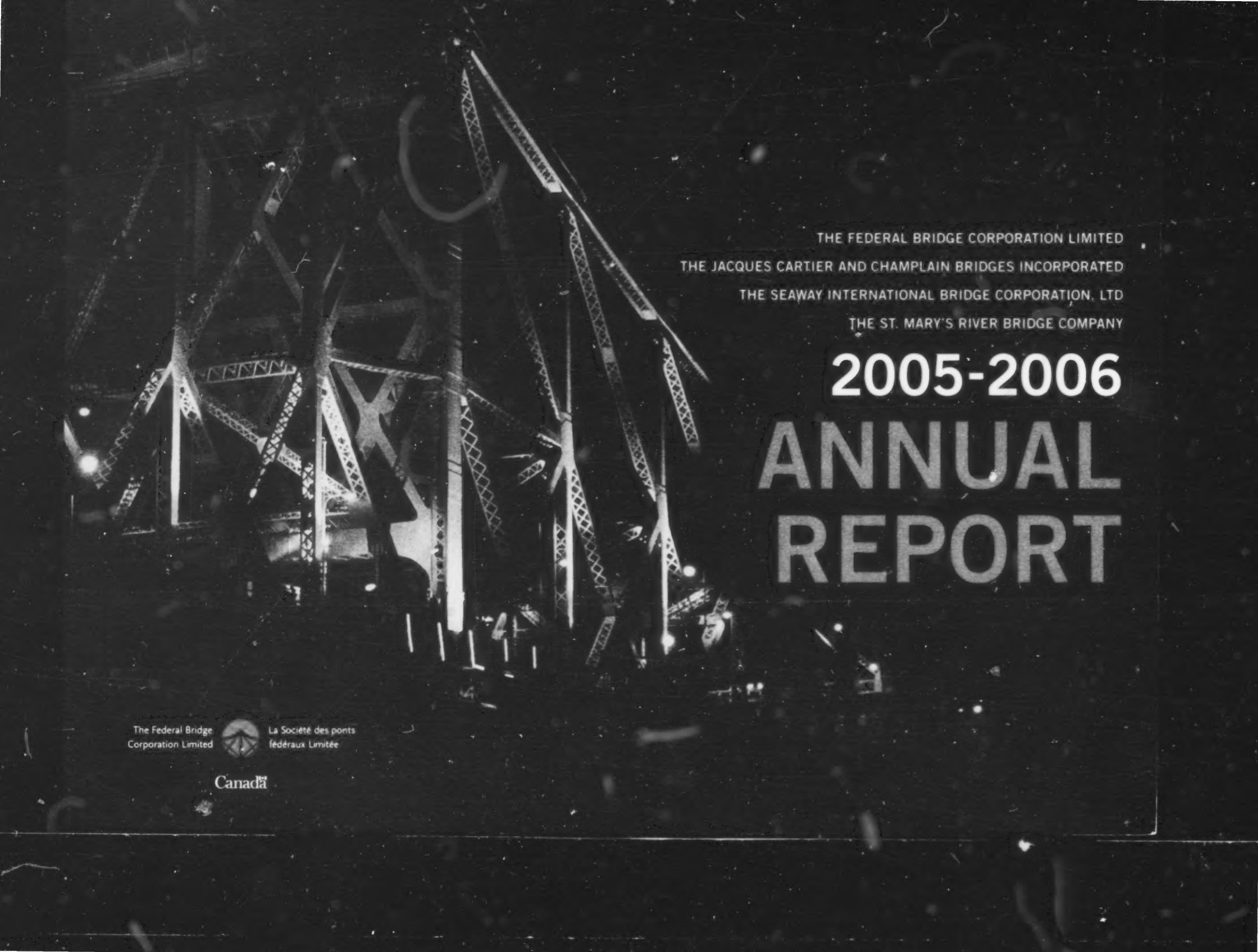


THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

2005-2006 ANNUAL REPORT

The Federal Bridge Corporation Limited

La Société des ponts fédéraux Limitée

Canada

Printed in Canada on recycled paper

Cover photo: View of the Jacques Cartier Bridge at night
Title page photo: The Jacques Cartier Bridge during a typical rush hour in Montréal

2005-2006 ANNUAL REPORT

The Honoré Mercier Bridge in Montréal

TABLE OF CONTENTS

Letter to the Minister	5
Message from the President	6
Our Mandate	10
Operational Review	17
Corporate Performance Against Objectives	27
Management's Discussion and Analysis	39
Going Forward	46
Bridges and Transportation Infrastructures	50
Management and Financial Statements	55

LETTER TO THE MINISTER

June 30, 2006

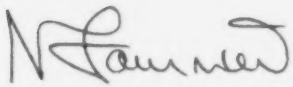
The Honourable
Lawrence Cannon,
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
29th floor
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Minister,

In accordance with the provisions of Section 150 of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit the Annual Report of The Federal Bridge Corporation Limited for the fiscal year ending March 31, 2006.

This Report also contains the financial statements of the Corporation, which have been audited by the Auditor General of Canada. In the interests of economy, this Report also incorporates the Annual Reports of our subsidiary organizations, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and the St. Mary's River Bridge Company.

Yours truly,



MICHEL FOURNIER
President and Chief Executive Officer

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

MICHEL FOURNIER
President and Chief Executive Officer

In 2005-2006, The Federal Bridge Corporation (FBCL) focused on the most efficient means of achieving the five key objectives established in our corporate plan, which encompasses all the businesses and activities, including investments, of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

The first objective for the Corporation was to continue ***improving management and operational issues*** at the parent and subsidiaries through key initiatives in corporate governance, the implementation of a risk management policy, the development of a business enterprise model, and the adoption of an integrated team approach. FBCL's governance committee has been mandated to provide oversight for the current implementation of the measures recommended in 2004 and has developed an explicit governance framework to strengthen its relationship with its subsidiaries. These multiple initiatives led to the refinement of the FBCL governance framework and the implementation of effective management and governance instruments.

The second objective was to ***address the outstanding financial issues*** faced by some FBCL bridges. A bi-national study on the Thousand Islands Bridge and the Seaway International Bridge was completed in July 2005. The study provided recommendations to follow up on financial forecasts that have identified problems in meeting requirements for funding a long-term capital project at the Thousand Islands Bridge and the Seaway International Bridge under the current toll structures and funding arrangements.

The safety and security of clients using FBCL-managed structures are key priorities. Our third objective was to ***implement the safety and security initiatives*** policy. In light of the events of the past few years, and the much greater focus on security issues, risk assessments were completed over the last two years at all FBCL bridges. The Risk Management Committee of FBCL and similar committees at the subsidiary level examined all possible risk scenarios. Action plans have been developed for the implementation of new security measures. Through its representation on the boards of its subsidiaries, FBCL ensures proper action is taken concerning security, safety and other emergency matters so that the interests of Canadians are efficiently protected. Traffic flow and border security are inextricably linked at the international bridges. Close co-operation among FBCL and its subsidiary companies, Transport Canada, the Canada Customs and Revenue Agency, the Canadian Border Service Agency, as well as provincial and US authorities has become the norm in our quest to meet the imperatives of national security and efficient movement of commercial and passenger traffic through border crossings.

The fourth objective related to the uniform ***implementation of the environmental policy***. Significant progress, through quarterly meetings of the environmental committee, has been achieved in identifying and proposing appropriate actions for properties under the jurisdiction of the Corporation.

The fifth objective was to ***further enhance business expansion opportunities*** across the organization. With a view to expand its business, FBCL has reviewed its corporate processes and is ready to assume expanded responsibilities in bridge operations and management. In particular, FBCL continues to be actively involved in Canada-US corridor proposals and in Federal/Provincial projects in and around Montréal.

Over the recent years, FBCL invested significant efforts to maintain and improve its infrastructure and ensure efficient, top-quality services to bridge users. The Corporation has also dedicated significant resources to improve and strengthen its operations. The outcome is clear. FBCL's reputation for excellence is an obvious evidence of its performance. FBCL is indeed proud of its achievements. Its most significant source of pride, however, resides in the capacity it has been able to develop to assist the government in achieving its objectives with regards to improving governance, strengthening federal oversight and increasing self-sufficiency for federally-owned bridges.

The network of international and domestic bridges in Canada is not only essential to commuter traffic, but is a key strategic component of the larger Canadian transportation system and a vital part of the country's commercial trade with the U.S. This system is facing complex and significant challenges that require specific attention (e.g. higher demands for safety and security; competing financial requirements for maintenance, replacement or addition of structures; needs for a more consolidated approach to managing the bridge network).

As the only Crown corporation specifically created as a parent company, and given its experience at successfully managing some of the largest assets and the busiest bridges in Canada, FBCL is ready to play a pivotal role in assisting its shareholders to successfully address the issues ahead and fulfill its own mandate.

OUR MANDATE

The Federal Bridge Corporation Limited was incorporated in 1998 to assume the non-navigational management responsibilities of The St. Lawrence Seaway Authority.

FBCL is the only Crown corporation in the field of international and domestic crossings with a clear mission as a parent company. FBCL oversees several assets in Québec and Ontario. FBCL directly manages three subsidiary companies. The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) and the Seaway International Bridge Corporation, Ltd (SIBC) are fully-owned. The St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) is owned at 91%. In addition to these responsibilities, FBCL is also accountable for the oversight and management of the Canadian portion of the Thousands Islands Bridge.

In its portfolio, are for both domestic and international structures. Domestic structures operate through parliamentary appropriations while the international structures are expected to operate on a self-sufficiency basis. FBCL is not directly involved in the day-to-day operations of these infrastructures but relies on the management teams of its subsidiary operations. The assets under FBCL's jurisdiction are among the largest and busiest in Canada.

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED (JCCBI)

JCCBI is financed mainly through parliamentary appropriations. Revenues from other sources such as leases and licenses also contribute to its funding but in a minor way.

JCCBI's main activities fall into two specific sectors, namely Engineering and Construction, and Operations and Maintenance. Administrative departments, such as Legal Affairs, Procurement, Finance and Human Resources, support these two sectors.

The Engineering and Construction department manages the activities related to major construction, renovation and repair projects that specifically target the components of civil and road engineering structures, such as piers, beams, decks, steel structures, foundations, pavement and painting.

The Operations and Maintenance department specifically oversees and manages contracts for snow removal, the spreading of abrasives, road cleaning and maintenance, landscaping, replacement of guardrails, sealing cracks and lubricating bearings, maintenance and operation of systems that control lane signals, surveillance cameras, electrical distribution and road lighting.

The Sûreté du Québec polices the Jacques Cartier and Champlain Bridges, the Bonaventure Expressway and the Champlain Bridge ice control structure (Estacade) under the terms of a contractual agreement.

Since 1982, a reserved bus lane has been operational at rush hours on the Champlain Bridge. A provincial government agency responsible for public transit operates the reserved lane.

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION LTD. (SIBC)

SIBC is mandated to be financially self-sufficient through the collection of tolls. Any operating surpluses are returned to the joint ventrurers, the Federal Bridge Corporation limited, and its US partner, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

The SIBC operates and maintains an international toll bridge on the Highway 138 corridor between Cornwall and New York Highway 37. The crossing comprises two high level bridges that span the north and south branches of the St Lawrence River, and an inter-connecting road on Cornwall Island. The island forms part of the Akwesasne Mohawk Reserve. Traffic between Canada and the USA on the Seaway International Bridge is primarily local and regional. There are more transits on the Seaway International Bridge than on the international toll crossings at Ogdensburg, the Thousand Islands and Sault Ste. Marie.

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY (SMRBC)

Through a special act of Parliament, SMRBC was incorporated to build and own the Canadian portion of the Sault Ste. Marie International Bridge. The majority (91.3%) of the shares of SMRBC were transferred in 2000 (in accordance with orders in council to that effect) from the province of Ontario to FBCL.

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE

The Thousand Islands Bridge is an international bridge connecting the United States and Canada between Ivy Lea in Ontario and the northern tip of New York State. The Thousand Islands Bridge is operated by a U.S. Corporation, The Thousand Islands Bridge Authority, through an operating Agreement with FBCL.

	INFRASTRUCTURES	CORPORATION	STATUS	MANAGEMENT / OPERATIONS
Greater Montréal Area	Jacques Cartier Bridge Champlain Bridge Champlain Bridge Ice Control Structure (Estacade) Federal portion of the Honoré Mercier Bridge Bonaventure Expressway Melocheville Tunnel	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB) *Canada Business Corporations Act* (CBCA)	Fully-owned Subsidiary (100% of shares owned by FBCL)	JCCBI
Cornwall	Seaway International Bridge	Seaway International Bridge Corporation (SIBC)	Fully-owned Subsidiary (100 % of shares owned by FBCL) (Joint-venture agreement)	SIBC (on behalf of Canadian and US owners)
Sault-Ste. Marie	Sault Ste. Marie International Bridge	Saint Mary's River Bridge Company (SMRBC) (*Parliament Act*)	Partly-owned Subsidiary (91.3 % of shares owned by FBCL – remaining shares belonging to directors and City of Sault-Ste. Marie)	International Bridge Authority (an administrative entity under the Michigan Department of Transportation) Joint International Bridge Authority
Thousand Islands	Thousand Islands International Bridge	–	Not a Subsidiary – FBCL oversees the administration of the Canadian portion of the bridge, based on a mandate awarded by the Government of Canada – Operating agreement to TIBA	TIBA (US Corporation)

OUR MISSION

FBCL's mission is to provide the Government of Canada with the highest level of custodianship of the bridges under its care and control and to ensure that these structures are safe and efficient for users. FBCL fulfils its mandate through:

- the provision of *strategic direction* and *guidance* to the bridge operators under its jurisdiction on key matters such as *security, safety, environment, risk management*;
- the development of a *common accountability framework* for the bridge operators under its jurisdiction;
- the leveraging of *competencies* and *expertise* across its network;
- the provision of *strategic advice* to Transport Canada and other federal government entities in respect of matters related to bridges and other key infrastructures;
- *strategic interaction* with *key stakeholders* (e.g., other levels of government in Canada, US governments and partners, communities served by the crossings, user groups, public and private bridge operators in Canada and abroad).

OUR VISION

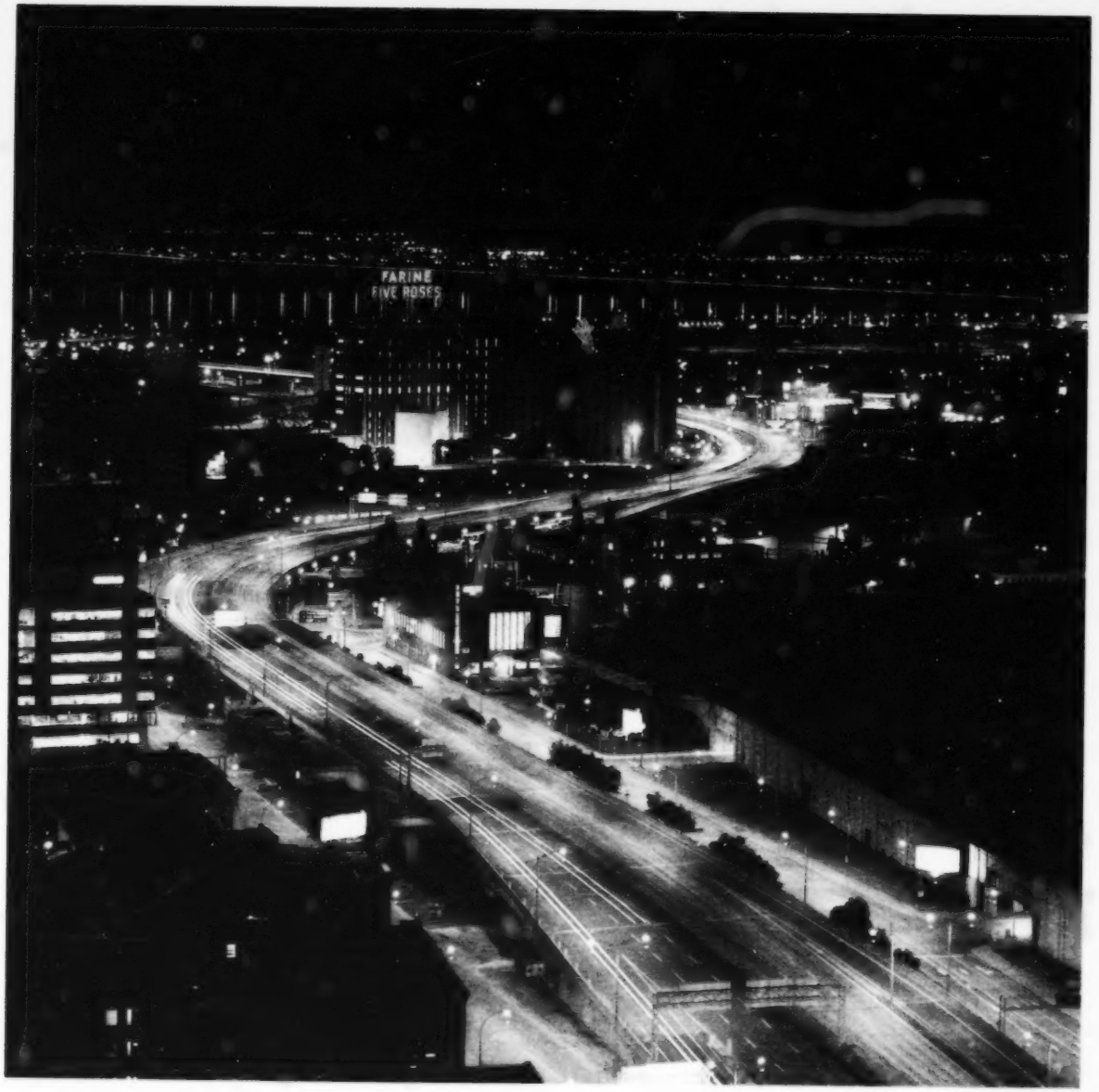
The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) aims at maintaining its status as a recognized and value added partner in the management, construction and operation of bridges and highway infrastructures in Canada.

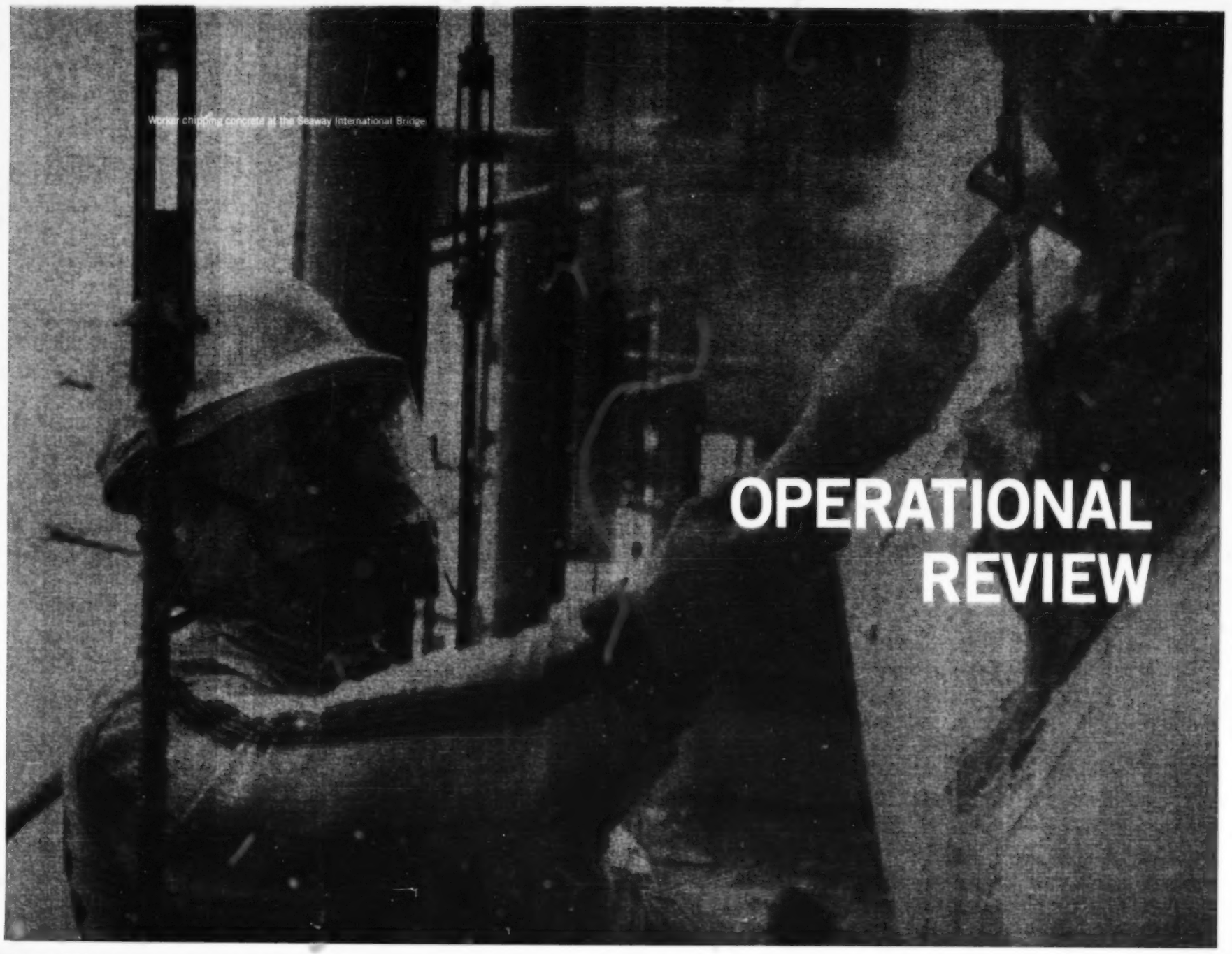
The FBCL will continue its effective, efficient and quality work to reinforce its contribution as an essential player among infrastructure owners in Canada.

OUR VALUES

In order to fulfill the FBCL mission, Corporation management and personnel base their decisions and actions on seven principal values:

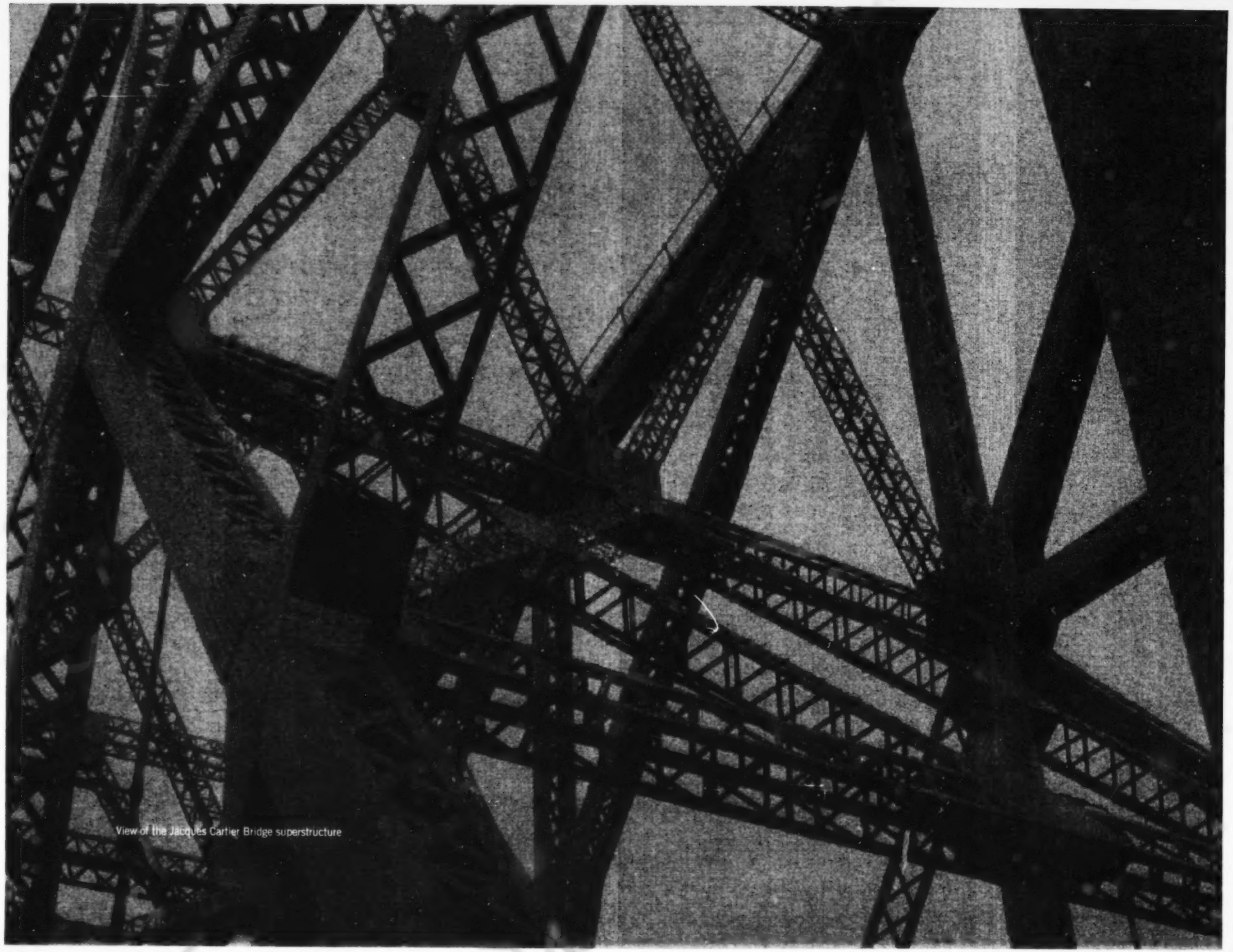
- sound management practices;
- good planning;
- strategic alliances and communications;
- customer satisfaction through efficiencies;
- safety and security for customers and facilities;
- preserving the environment;
- respect and value the contributions of all.


FARINE
FIVE ROSES



Worker chipping concrete at the Seaway International Bridge

OPERATIONAL REVIEW



View of the Jacques Cartier Bridge superstructure

The Federal Bridge Corporation Limited operates and manages some of the most important and strategic fixed-link crossings in the country. FBCL and its subsidiary companies are together responsible for the management and maintenance of three international bridge crossings in Ontario and six domestic infrastructures in the Greater Montréal area.

Over 148 million vehicle transits were recorded this year on our structures. Our international bridges play an essential role in the movement of people and goods between Canada and the United States. The role and contribution of our infrastructure to the North American economy and on commercial and commuter transportation is significant. The estimated value of the goods transiting through FBCL's assets is estimated at more than $67 billion on a yearly basis.

Bridges, roads and tunnels are an integral component of people's daily lives: commuters, tourists, travellers and pedestrians alike use them on a regular basis. Crossings are also strategic components of the Canadian transportation system and a vital part of the country's connection with the United States.

PARTNERSHIP

FBCL and its subsidiaries have developed a solid network of partners. As illustrated in the table below, those partners can be categorized in four categories:

- Federal (i.e., central agencies, departments, and other federal organizations)
- Federal/provincial (i.e., steering committees and workgroups)
- Provincial (i.e., department and agencies of the governments of Ontario and Quebec)
- Other Canadian partners (i.e., municipal governments, local enforcement authorities, aboriginal councils, chambers of commerce, industry stakeholder, user associations, etc.)
- U.S. partners (i.e. relevant authorities at the Federal, state and country levels)

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL)	– Privy Council Office – Treasury Board Secretariat – Transport, Infrastructure and Communities – Finance Canada – Canada Border Services Agency – Indian and Northern Affairs	– Sous-comité des communications pour le parachèvement de l'autoroute 30 – Contribution Agreement Management Committee A-30	– Ontario Ministry of Transportation – Ministère des Transports du Québec	– Industry stakeholders – Chambers of Commerce	– Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration – Michigan Department of Transportation – New York State Department of Transportation – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Chambers of Commerce on Capital Trade Corridor
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI)	– Transport, Infrastructure and Communities – Environment Canada – Indian and Northern Affairs – Treasury Board Secretariat		– Ministère des Transports du Québec – Sûreté du Québec – Ministère du développement durable, de l'Environnement et des parcs du Québec – Agence Métropolitaine de Transport	– City of Montréal – City of Longueuil – City of Brossard – Industry stakeholders – Société du Havre de Montréal – Mohawk Council of Kahnawake – Mohawk Peacekeepers	

Seaway International Bridge Corporation (SIBC)	– Transport, Infrastructure and Communities – Canada Border Services Agency – Environment Canada – Indian and Northern Affairs – Treasury Board Secretariat	– Intelligent Border Workgroup	– Ontario Ministry of Transportation – Ontario Provincial Police	– City of Cornwall – Mohawk Council of Akwesasne – Industry stakeholders – Mohawk Police – Ontario Power Generation – Massena Chamber of Commerce – Cornwall Chamber of Commerce – Local Area Emergency Planning Authority – St. Lawrence River Institute of Environmental Sciences – Can/Am Border Trade Alliance	– New York State Department of Transportation – New York State Troopers – St. Lawrence Seaway Development Corporation – Homeland Security (includes Customs and Border Protection Agency) – General Services Administration – BTOA – Bridge and Tunnel Operators Association – IBTTA – International Toll and Turnpike Association – St. Lawrence County
St. Mary's River Bridge Company (SMRBC)	– Transport, Infrastructure and Communities – Canada Border Services Agency		– Ontario Ministry of Transportation – Ontario Provincial Police	– Industry stakeholders	– Michigan Department of Transportation
Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)	– Canada Border Services Agency		– Ontario Ministry of Transportation – Ontario Provincial Police	– Industry stakeholders – Chambers of Commerce on Capital Trade Corridor	– New York State Department of Transportation – Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration

HIGHLIGHTS

FBCL and its subsidiaries' assets have a significant impact on local, provincial and regional economies, and are critical for international trade. Total assets represent $200,481,090. FBCL and its subsidiaries employ more than 100 employees.

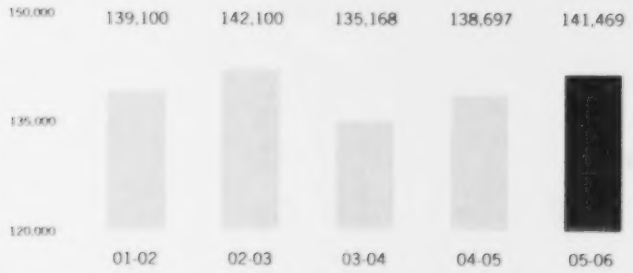
NUMBER OF EMPLOYEES

(involved in the management and operation of all assets under FBCL) as of March 31, 2006

Full-time	10	43	21	43	34
Seasonal[1]	n/a	0	26	29	12
Students	–	2	–	–	1
Part time	3	n/a	–	–	n/a
FTE (Contracts)[2]	1	284	–	11	n/a

[1] Includes part-time and students
[2] Full-time equivalents for contracts to private sector

NUMBER OF TRANSITS – INFRASTRUCTURES IN THE MONTREAL AREA[1] (thousands)



[1] Estimate based on JCCBI traffic counts

NUMBER OF TRANSITS – INTERNATIONAL BRIDGES[2] (thousands)

[2] Sources:
- Traffic counts, Thousand Islands Bridge Authority
- Traffic counts, Seaway International Bridge Corporation Ltd, Joint International Bridge Authority
- Final Audit Report for the International Bridge, Basic Financial Statements

VEHICULE TRANSITS

(in millions)

Total 148,016,240

[1] Estimate based on JCCBI traffic counts
[2] Traffic counts – Seaway International Bridge Corporation ltd
[3] Traffic counts – Thousand Islands Bridge Authority
[4] Joint International Bridge Authority – Basic Financial Statements

Bonaventure Expressway[1]

Honoré Mercier Bridge[1]

1.9 Sault Ste. Marie International Bridge[4]

Jacques Cartier Bridge[1]

2.1 Thousand Islands International Bridge[3]

2.5 Seaway International Bridge[2]

Champlain Bridge[1]

4.5 Melocheville Tunnel[1]

PORTION OF EXPENSES COVERED BY REVENUE FOR ALL OF OUR STRUCTURES (percentage)

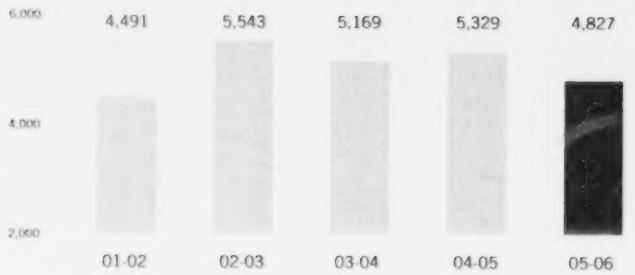
OPERATING REVENUE FROM THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE (thousands of dollars)

LEASES AND LICENSES

(thousands of dollars)

TOLLS

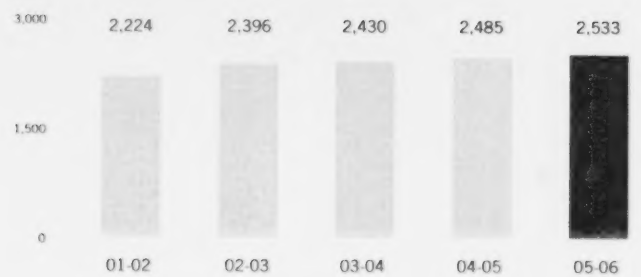
(thousands of dollars)



Revenue from tolls have decreased by 9% when compared to last year. This decrease in traffic is attributable in part to the rising exchange rate and by the fact that a substantial number of users, more than 60% of users – members of the Mohawk community and those providing services to it, at some locations, are exempt from tolls.

ADVERTISING REVENUE

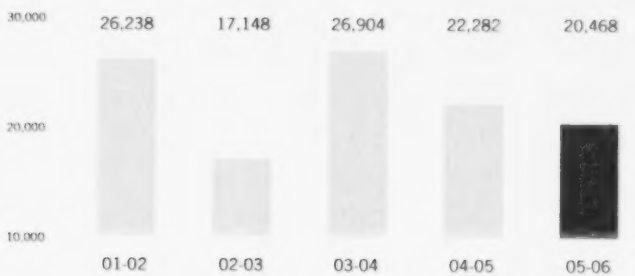
(thousands of dollars)



Revenue generated by advertising continue to be an major source of revenue for the Corporation. The amount of $2.5 million for the year represents approximately 21% of all regular revenues.

MAINTENANCE

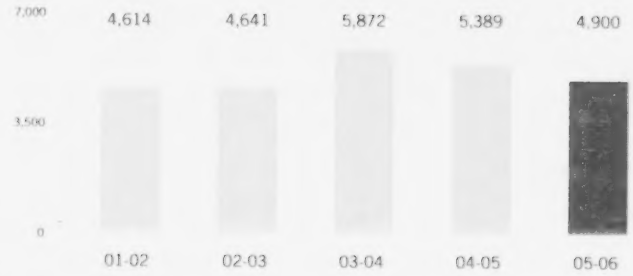
(thousands of dollars)



Maintenance costs have decreased by $1.8 million from last year. This decrease can be attributed to a reduction in the number of projects incurred for the bridges in the Montreal area, where maintenance costs were $1.5 million less than the previous year. The maintenance costs should remain high considering the age of the structures, the fact that they are over-used with respect to forecasts made when they were built and the use of corrosive abrasives in the winter.

OPERATIONS

(thousands of dollars)



Operating costs relates to the structures in the Montreal area and the toll collection at international bridges. At $4.9 million this year they represent 13% of all expenses and have decrease of $0.5 million when compared to last year.

ADMINISTRATION COSTS

(thousands of dollars)

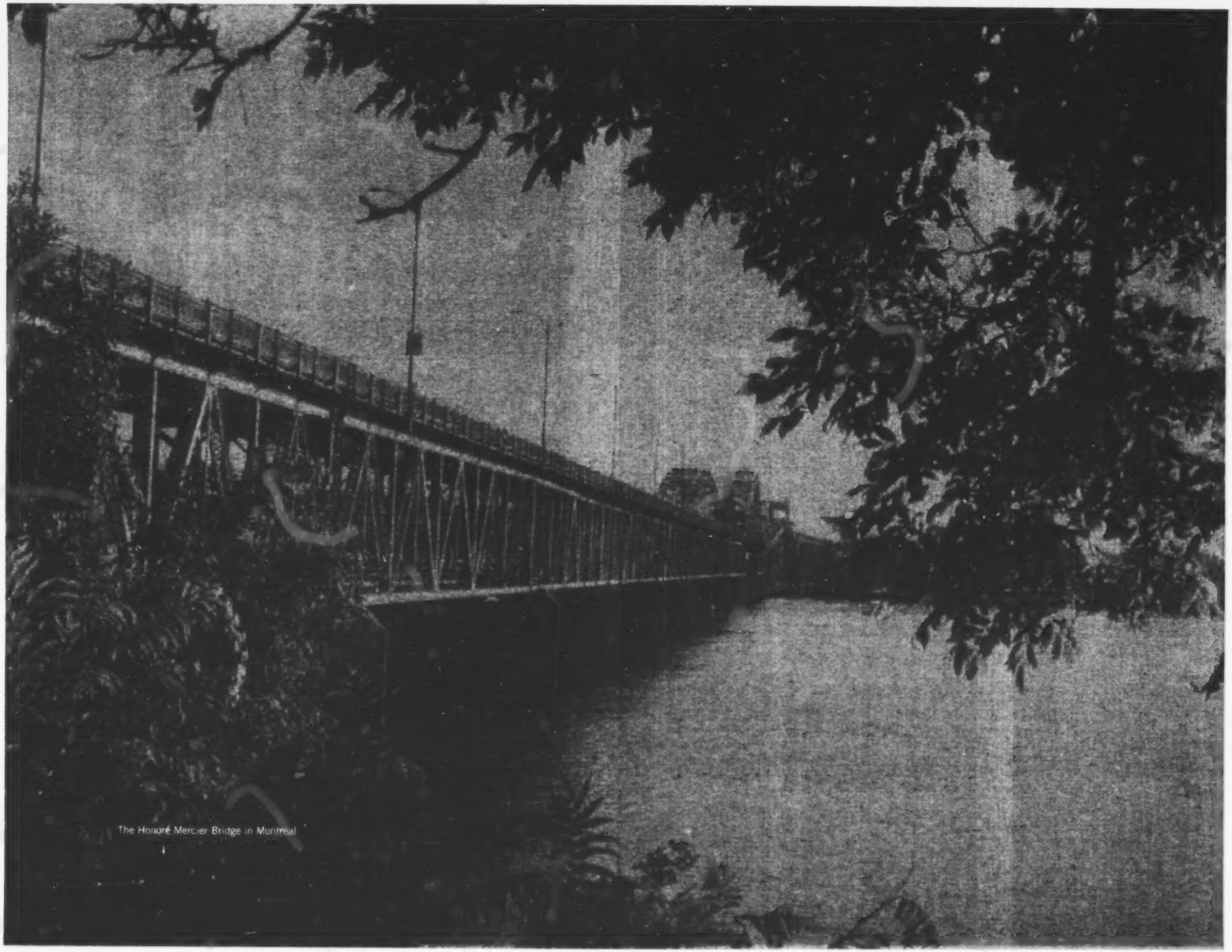
Administration costs represent 19% of all expenses. They have been fairly stable since the integration of the last subsidiary, which was acquired in October 2000. This year they have decreased reflecting the Corporation's effort to streamline its administration costs.

AMORTIZATION

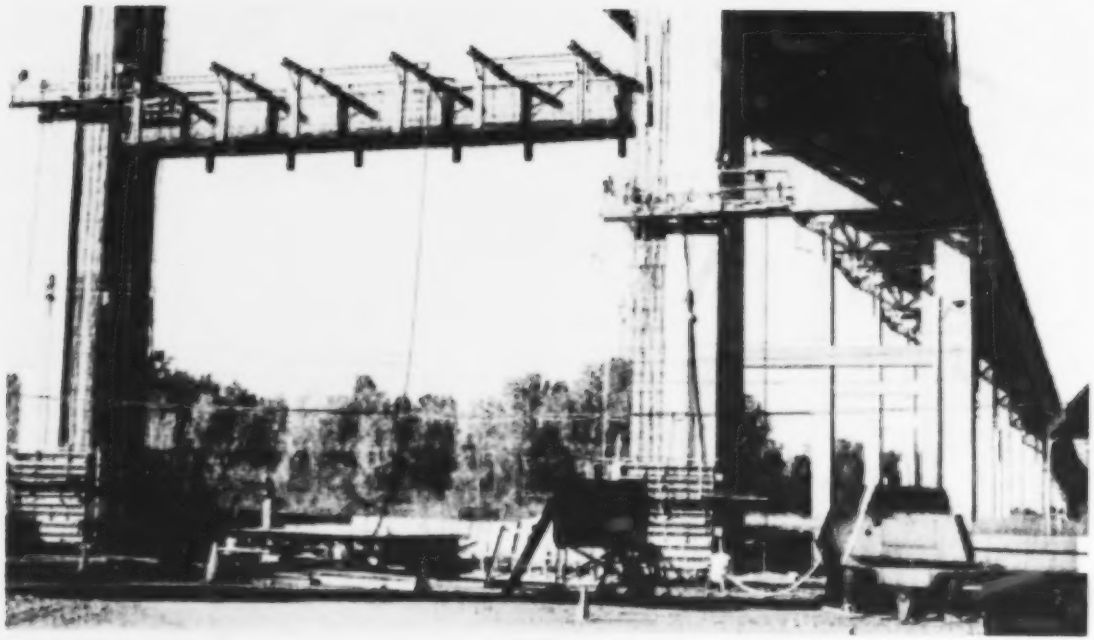
(thousands of dollars)

The amortization costs can be attributed to the normal acquisition of capital assets necessary to maintain our structure in good condition.

CORPORATE PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES



The Honoré Mercier Bridge in Montreal



The Federal Bridge Corporation Limited

The five key strategic objectives established by the Federal Bridge Corporation in last year's Corporate Plan for the 2005-2006 planning period, along with the results achieved, were:

(1) CONTINUE TO IMPROVE MANAGEMENT AND OPERATIONAL ISSUES AT THE PARENT AND SUBSIDIARIES

Results: Improvements were achieved through four key initiatives: strengthening corporate governance both within FBCL and with its subsidiaries; implementing a risk management policy; developing a business enterprise model; and adopting an integrated team approach.

(2) ADDRESS THE OUTSTANDING FINANCIAL ISSUES FACED BY SOME BRIDGES

Results: Outstanding financial issues faced by some of the bridges are mainly related to the funding of major capital projects, and maintaining the funding necessary to ensure self-sufficiency as directed by Treasury Board.

A bi-national study involving the New York State Department of Transportation (NYSDOT), FBCL, the Ministry of Transport of Ontario (MTO) and Transport Canada identified short and long-term improvements (capital and operating) that will be required at Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) and Seaway International Bridge Corporation (SIBC). This study was completed in July 2005.

The study provided recommendations to follow up on financial forecasts that have identified problems in meeting requirements for funding a long-term capital project at TIBA and SIBC given the existing toll structures and funding arrangements.

At SIBC, the recommendations from the bi-national study are integrated into the Environmental Assessment Report (near completion). In summary, the study recommends that prior to 2012 a number of capital improvements should be completed including: a new two-lane low-level North-Channel bridge; a traffic roundabout at Cornwall island intersection; toll facility relocation; Canadian Border Services Agency (CBSA) facility improvements.

Furthermore, a comprehensive review of the financial situation at Sault Ste. Marie (SSM). The report identified some significant imbalances of power between the U.S. and Canadian partners, in favour of the U.S. As a result, the International Agreement used currently for the administration of the crossing is being renegotiated.

(3) IMPLEMENT THE SAFETY AND SECURITY INITIATIVES POLICY

Results: Risk assessments have been carried out at all bridges. Recommended security measures are being put in place at international crossings.

Inspection reports play a major role in assisting the operating company in defining its capital and major maintenance program. As owner of the Canadian assets at SIBC, TIBA, and majority shareholder at SSM, FBCL monitors compliance with government directives and progress of critical work. The bi-national study at TIBA, for instance, identified the implementation of a "Queue end Detection System" as the top priority. This has been installed at other international bridges to avoid fatalities from cars running into the back of trucks stopped on the major access roads.

At SSM, implementation of video surveillance above and below deck is currently in progress and plans are being completed for a control room to monitor conditions. In addition, gates have been placed on stairwells accessing the deck and other protective measures implemented by staff.

Work is also progressing at TIBA and SIBC on the implementation of security measures and developing protocols with local police and emergency organizations.

(4) IMPLEMENT THE ENVIRONMENTAL POLICY UNIFORMLY

Results: Over the last planning period, the FBCL Environment Committee met quarterly to ensure proper implementation of the environment policy. Some key issues dealt with by the committee included:

The JCCBI contaminated lands along the Bonaventure Expressway: a feasibility study was carried out in July 2005 to determine the most appropriate mitigation measures to be implemented. JCCBI has registered these contaminated sites with the Treasury Board Secretariat's Federal Contaminated Sites Inventory. JCCBI has also applied to receive special funding in 2006-2007 under the Federal Contaminated Sites Action Plan (FCSAP) to carry out feasibility studies.

Improvements to land usage under the north approach of the Jacques Cartier Bridge: During the course of the construction for a public square, beneath the bridge along St Catherine Street, contaminated soils required excavation and disposal by the contractor. The site was also the object of an archaeological dig.

Environmental considerations over the deck replacement project of the Honoré Mercier: The Corporation carried out a study on the project's environmental impacts and the recommended mitigation measures will be incorporated into the contracts.

In 2005-2006 the committee also dealt with a large range of issues such as environmental audits, environmental management of road salts, sewage treatment plants and holding tanks, petroleum products storage tank systems, to name but a few.

Furthermore, the SIBC environmental assessment completed for the replacement of the high-level North Channel Bridge with a new low-level bridge between Cornwall and Cornwall Island was completed in 2006.

(5) FURTHER ENHANCE BUSINESS EXPANSION OPPORTUNITIES ACROSS THE ORGANIZATION

Results: With a view to expanding its business, FBCL has streamlined its corporate processes and has prepared itself to assume a larger level of involvement in bridge operations and management.

FBCL continues to be involved in Canada-US corridor proposals and in federal-Québec projects in and around Montréal.

FBCL and TIBA have been exploring options to develop alternative business management structures and expansion of financial cost recovery in the interest of self-sufficiency at the Thousand Islands Bridge. This has involved TIBA, Canadian and US stakeholders, the NYSDOT, chambers of commerce, and tourism development bodies, which have been discussing extensively the development of a trade and tourism corridor that spans between Ottawa and Washington, D.C. and includes all modes of transportation. As a follow up to the Trade Corridor Study, a document entitled "A Strategic and Organizational Approach to Develop and Promote a Trade and Tourism Corridor" has been prepared. In March 2006 a new Web site (www.thecapitalcorridor.com) was put online to provide visibility to the initiative.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

The seven key strategic objectives identified by JCCBI for the 2005-2006 period were:

(1) TENDER THE PROJECT TO REPLACE THE DECK OF THE FEDERAL PORTION OF THE HONORÉ MERCIER BRIDGE

Result: Discussions with various stakeholders namely; the Mohawks of Kahnawake, the Ministère des Transports du Québec and JCCBI took place in 2005-2006 in order to agree on the planning structure for the project. Tendering is planned for 2006 and 2007, with work to be carried out over a three year period.

(2) CONDUCT FURTHER PLANNING FOR THE REPAIR AND RE-DECKING OF THE NUNS' ISLAND BRIDGE

Result: Re-decking scenarios for the bridge are still under review. A project to re-deck the bridge is planned for 2007 and 2008.

(3) CONDUCT A FEASIBILITY STUDY ON CONTROLLING GROUNDWATER MIGRATION FROM THE PROPERTIES MANAGED BY JCCBI AND OTHER STAKEHOLDERS

Result: JCCBI carried out a feasibility study that concludes that a hydraulic underground barrier could be a cost effective solution. Further feasibility studies are necessary to further develop the proposed solution.

(4) MAINTAIN STRUCTURES IN LINE WITH RECOGNIZED HIGH LEVELS OF SAFETY

Result: Major maintenance repairs were completed in 2005 as follows: South approach roadwork to the Melocheville Tunnel; structural steel repairs and painting to the Honoré Mercier Bridge; rehabilitation of concrete piers and beams of the Champlain Bridge; foundation repair and paving of a section of the Bonaventure Expressway; rehabilitation of structural steel to the Jacques Cartier Bridge.

(5) NEGOTIATE A NEW COLLECTIVE AGREEMENT WITH THE CANADIAN UNION OF PUBLIC EMPLOYEES REPRESENTING WHITE COLLAR STAFF

Result: A new three-year collective agreement was signed in May 2005.

(6) BEGIN URBAN RENEWAL OF PROPERTIES BENEATH THE MONTREAL APPROACH OF THE JACQUES CARTIER BRIDGE

Result: A public square with architectural lighting was completed in 2006.

17) HIGHLIGHT THE 75TH ANNIVERSARY OF THE JACQUES CARTIER BRIDGE

Result: Several successful events raised awareness of the history of the bridge and reinforced its position as an icon of greater Montréal.

These events included special initiatives such as:

- Commemorative banners installed on the Bridge;
- A six-month art exhibit of Jacques Cartier Bridge related paintings at the Marc-Aurèle Fortin Museum in Old Montréal;
- A symphonic concert followed with fireworks, on the first night of the Canada Day celebrations in Montréal (in collaboration with federal partners including the Old Port of Montréal);
- Canada Post issue of a commemorative 75th Anniversary stamp.

CSCE

The Seaway International Bridge Corporation Ltd.

The eight key objectives established for SIBC in 2005-2006 were:

(1) SELF-SUFFICIENCY/GOVERNMENT SUPPORT – PROVIDE CLEAR OPTIONS TO DECISION-MAKERS

Results: **Management has analyzed the financial costs and impacts of several operating options for SIBC. These include: status quo toll policy; status quo toll policy with relocated toll facility and one-way tolling; renegotiated stringent toll policy with relocated toll plaza and one-way collection.**

(2) ADVANCE THE REPLACEMENT OF THE NORTH CHANNEL BRIDGE BY ADDRESSING ISSUES IDENTIFIED IN THE ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

Results: In 1998, SIBC concluded that it was economically advantageous to construct a new, low level North Channel Bridge rather than to replace the concrete deck and repaint the steel on the existing high level structure. FBCL funded a harmonized environmental review process so that Mohawk, Ontario and federal environmental requirements were satisfied. A *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) screening report is now completed and awaiting approval by Transport Canada. Stakeholders and government agencies and departments have provided comment.

(3) ADVANCE THE PLANNING WORK NECESSARY FOR IMPLEMENTATION OF BI-NATIONAL STUDY RECOMMENDATIONS; CONTINUE TO MEET WITH STAKEHOLDERS THROUGH THE ADVISORY COMMITTEE

Results: The FBCL and the New York State Department of Transportation funded a study of the SIBC crossing to identify what needs to be done to meet traffic demand over the next thirty years. The bi-national study report recommended short term improvements including:

- new low level North Channel Bridge;
- improvements to the Cornwall Island Road intersection and international road;
- toll booth capacity improvements;
- US Customs facility improvements;
- Canada Customs Commercial vehicle building improvements.

(4) SUPPORT NEGOTIATIONS BETWEEN CANADA AND THE MCA

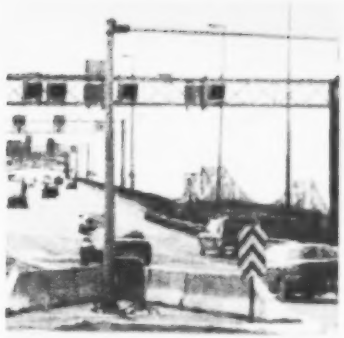
Results: Transport Canada and FBCL have formed a steering committee to oversee the negotiations process with the Mohawks of Akwesasne on the construction of a new North Channel bridge, roadway improvements on the island corridor, toll plaza relocation, improved policing and security on the roadway and toll collection (bridge pass policy). SIBC is represented by the General Manager and two directors on an advisory committee to support the negotiating team with information, analysis and draft policies. The advisory committee is also made up of a representative from the Department of Indian and Northern Development and two representatives from the Canadian Border Services Agency as well as the Transport Canada negotiators reporting to the steering committee.

(5) ASSIST THE OWNERS IN PLANNING FOR THE MAJOR PAINTING PROGRAM OF THE SOUTH CHANNEL

Results: A report on the cost and methodology for recoating the structure indicates that an access platform to the underside of the structure and full enclosure of work will be required. This project estimated at $10 million is scheduled for 2008 and 2009.

(5) ENHANCE THE GAS PIPELINE SECURITY

Results: FBCL and SIBC are reviewing the options with the support of security and technical experts as required.

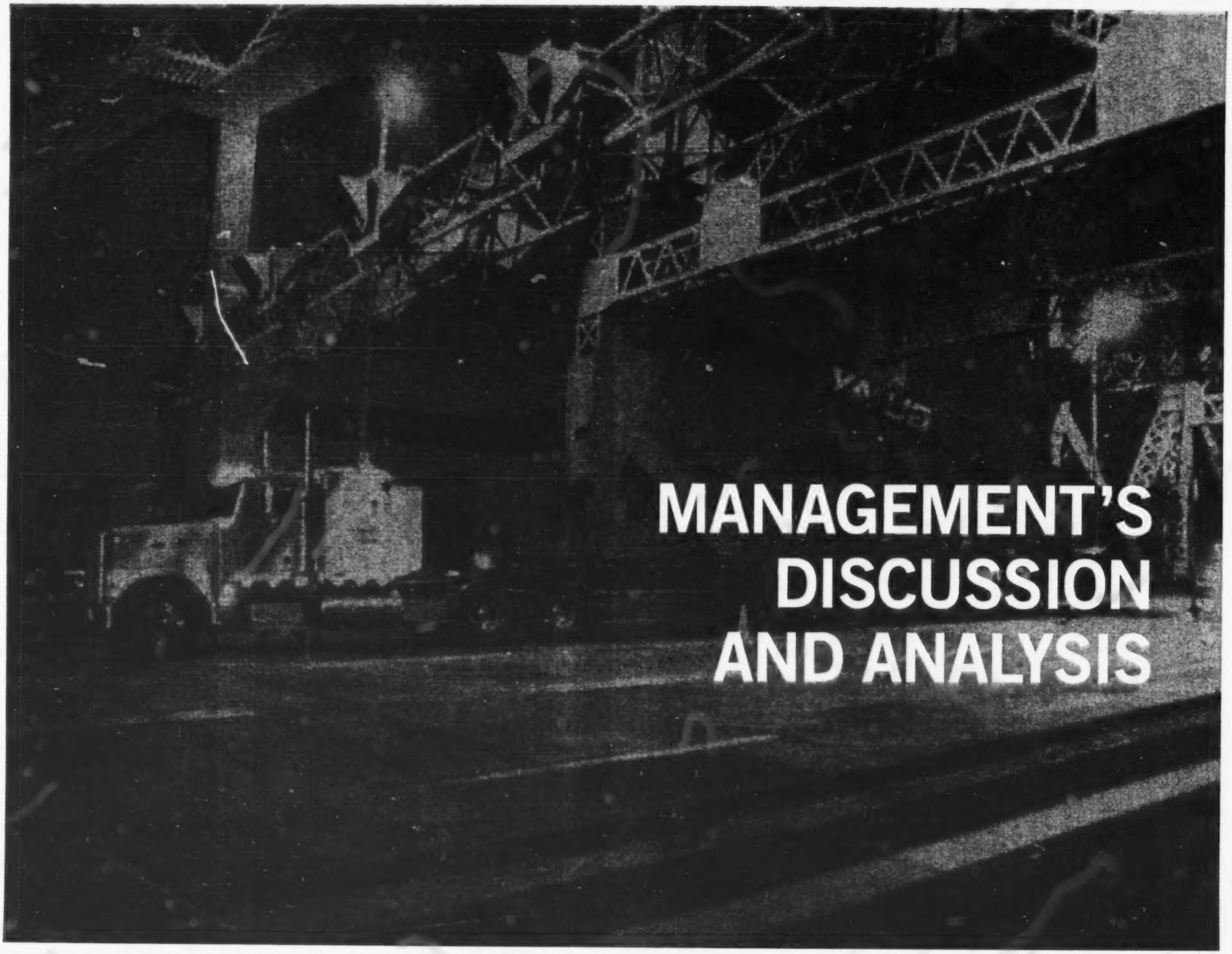


(7) ESTABLISHMENT OF PERFORMANCE MEASURES & TARGETS

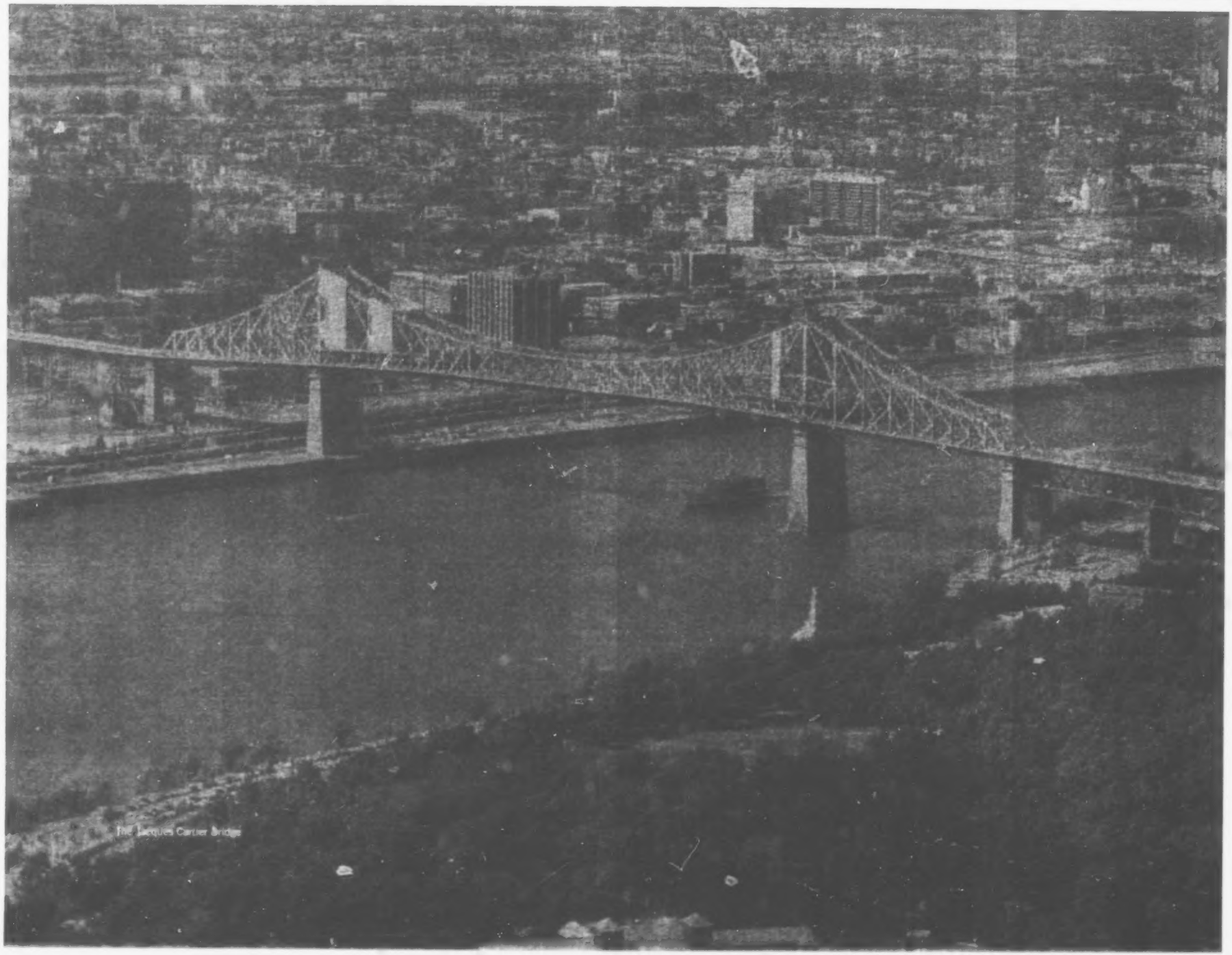
Results: SIBC refined the performance measures and targets so that Corporate Objectives are linked to the work plan and to individual performance evaluations. The measures are tied to a customer satisfaction survey completed in 2005.

(8) FUNDING FOR PLANNED INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS

Results: An engineering report was prepared to confirm the scope, timing, methodology, and cost of the recoating of the South Channel Bridge stiffening truss. The information has been provided to the owners and the SIBC long-range plan has been updated.



MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS

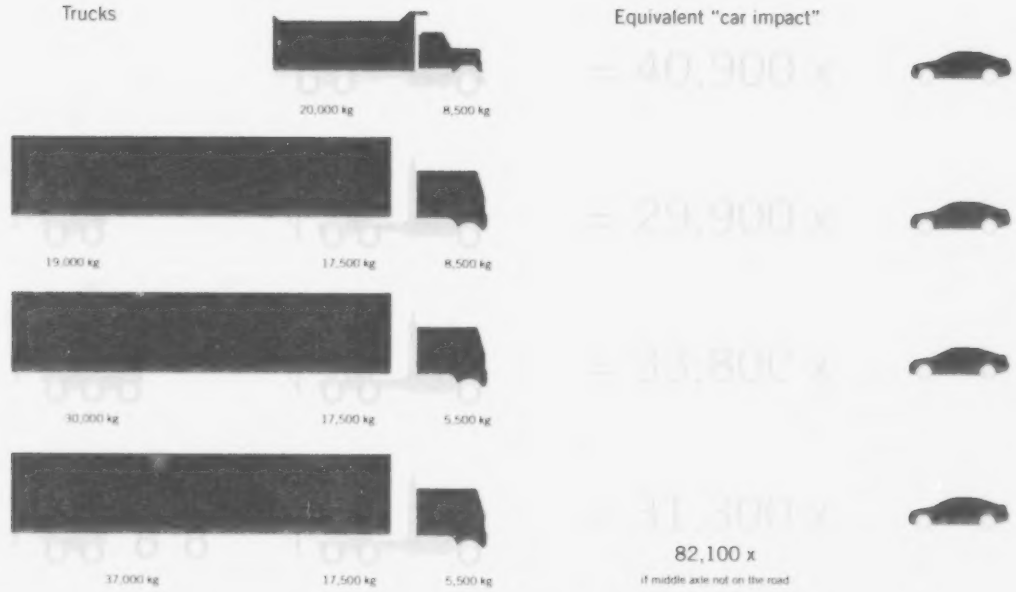

The Jacques Cartier Bridge

FBCL operates in a dynamic and complex environment, where economic conditions, security concerns, environmental factors, and the requirements of government have a significant impact on the Corporation's plans and operations.

Economic Conditions

(1) Self-Sufficiency

In general, regular vehicle traffic is decreasing while heavy traffic (trucks) tends to increase, leading to more capital projects being required in the medium to long term. The main reason is that one single heavy truck has a much more detrimental impact on pavement wear than many thousand cars as illustrated in the table below (Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales: transport de personnes et de marchandises by Roche-Deluc, August 2000).



All bridges will not be able to achieve self-sufficiency by themselves, because of the overall traffic situation, the high cost of major capital projects, and particular circumstances specific to each location. Alternative approaches must be worked out with the various players involved.

(2) AGING

Infrastructures continue to age rapidly. This is particularly the case in the Montréal area where most of the bridge and roadway structures are approaching 45 years in age, with the noticeable exception of the Jacques Cartier Bridge, which is 75 years of age. The heavy truck traffic and the necessary use of road salt contribute greatly to this phenomenon.

(3) REVENUES

Overall FBCL revenues are derived from four primary sources: bridges operating revenue, leases and licenses, tolls and interest and other revenues.

Bridges operating revenues include the net results of the Canadian operation (all revenues including tolls, leases and interest less expenses) at the Thousand Islands Bridge. These revenues represent 13% of the consolidated revenues (before the gain on disposal of assets). The net results of the operations of the Thousand Islands Bridge were of $1.583 million. This amount represents a decrease of $248 thousand when compared to the previous year. The decrease is in part attributable to additional costs incurred for traffic control operations necessary due to the significant delays and backups of traffic at the border enforcement facilities. Additional expenses include the rental and operations of variable message signage and improvements to the sand storage facilities. Traffic volume was similar to previous year.

Leases and licenses account for almost 41% of consolidated revenues (before the gain on disposal of assets). They include revenue from the Duty Free Store, publicity panels and rental for public utilities on our bridges. Revenue from leases and licenses, except for those from the Duty Free Store, has kept with inflation.

Revenue from tolls has decreased by 2.75% when compared to last year. This decrease in traffic is attributable in part to the rising value of the Canadian dollar and by the fact that a substantial number of users (more than 60% of users are members of the Mohawk community and services providers to the community) are exempt from tolls.

Interest and other revenues represent the balance of revenue derived from investment of temporary surplus cash and other miscellaneous income. This year a one-time gain on disposal of fixed assets was realized on the sale of a parcel of land in Longueuil.

(4) FACTORS AFFECTING EXPENSES

Maintenance is the single most significant expense of the Corporation representing 53% of all expenses. Maintenance work is mostly concentrated at JCCBI bridges and is necessary to maintain the bridges in safe condition. The age of the structures, the high volume of traffic and the difficult winter condition are all factors that contribute to the high cost of maintenance.

Operations consist of the toll operations on the Seaway International Bridge and other works in the Montréal area. Operation costs are forecasted to decrease by $557,000 in 2006-2007. The toll operations remained constant and the decrease is attributable to the other works in the Montréal area that will be less than the previous year.

Administration costs are forecasted to increase by $436,000 in 2006-2007. The increase is mostly due to at JCCBI's focus on professional services and governance matters.

Amortization includes amortization on bridges, buildings, equipment and vehicles.

151 FACTORS AFFECTING PROFITABILITY

The profitability of the Corporation is affected by a number of factors, including fluctuating exchange rates, the strength of the U.S. and Canadian economies, commercial traffic and tourism. The aging of our structures also put pressure on the Corporation. Profitability is largely dependent upon strong economies in both the U.S. and Canada. When the U.S. economy is expanding, exports of Canadian products tend to rise. With the Thousand Islands Bridge, the Seaway International Bridge and the bridges in Montréal being major international crossings or route to the U.S., the Corporation revenues and thus profitability improves with the increase in activity.

Safety and Security Factors

Safety and security issues, particularly at international crossings, have now become a key priority.

As owner of the Canadian assets at SIBC, TIBA, and majority shareholder at Sault Ste. Marie, FBCL monitors compliance with government directives and progress of critical work.

In addition, to the direct impacts associated with new security measures (such as the implementation of a Queue en Detection System), security issues have significant indirect impacts on bridge operations (i.e. traffic slowdown at customs on international structures have a direct impact on the flow of traffic on our structures). There is a need to balance security issues with efficiency.

The security of our structures is linked to the overall international situation which is tied to external matters which may present challenges for the safety of our structures.

In implementing new technologies on our international structures, we often have to follow rules and guidelines established by other parties (such as the Canada Border Services Agency and Homeland Security) and our ongoing challenge is to adapt and succeed in implementing strategies that meet our objectives of minimizing negative impacts for our users with those of our partners. For example, in Sault Ste Marie, the implementation of video surveillance is currently in progress and plans are being completed for a control room to monitor conditions. In addition, gates have been placed on stairwells accessing the deck and other protective measures implemented. The funding provided by Homeland Security and the State of Michigan for the implementation of these security measures was greatly appreciated.

Environmental Issues

The condition and location of certain properties that fall under FBCL or its subsidiaries can present environmental challenges in particular the landfill site along the Bonaventure Expressway and the environmental assessment for the planned low level bridge in Cornwall that required addressing the concerns raised by the Mohawks of Akwesasne in regards to this project.

Government Requirements

As a Crown corporation, FBCL has a responsibility to provide additional support to the Government of Canada where requested. Given the Corporation's extensive capabilities and proven record of expertise in its field, this can create opportunities for FBCL to contribute in varied ways.

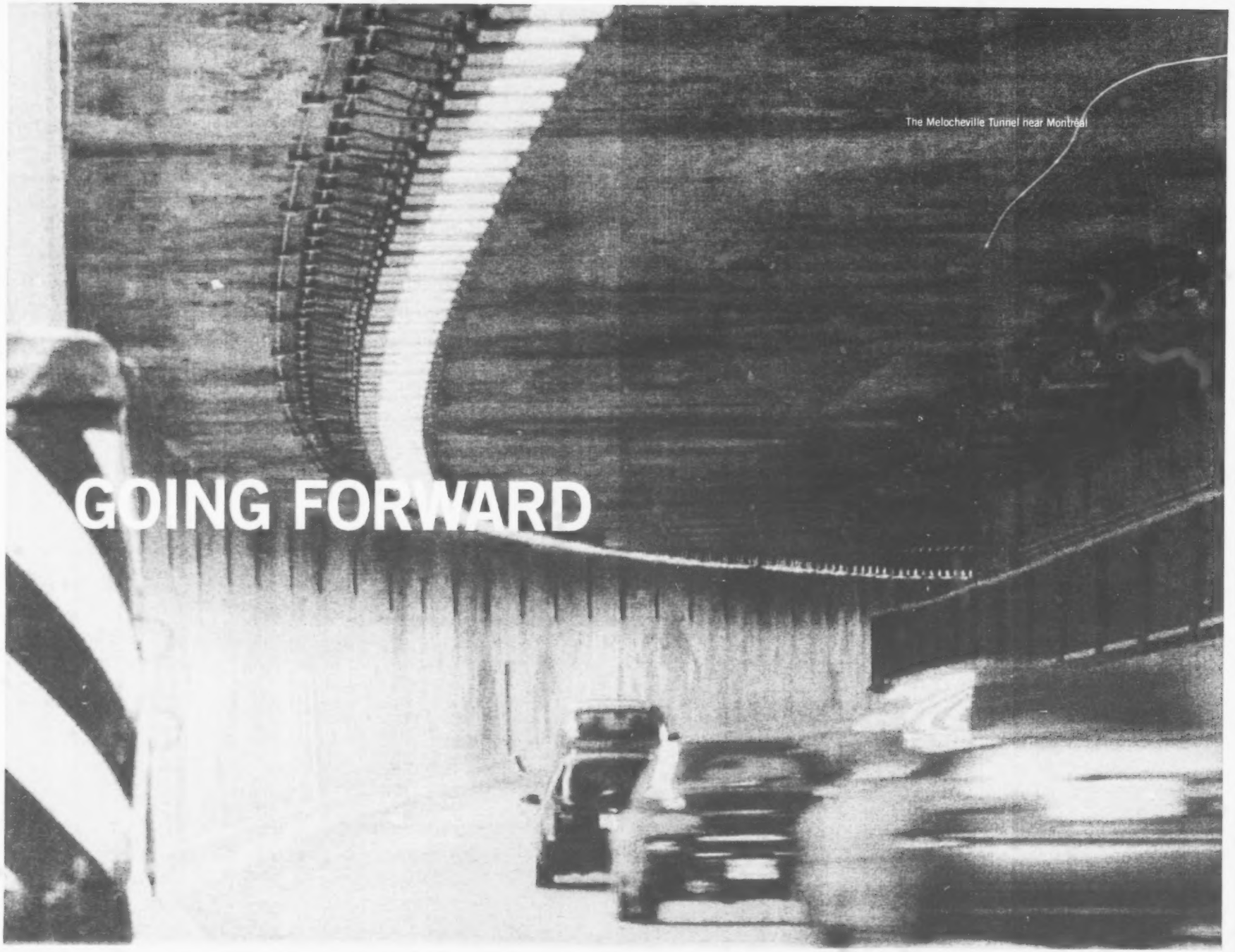
Overall government expectations in terms of self-sufficiency and governance will put pressure on Crown corporations such as FBCL. The Corporation is addressing these requirements by creating the appropriate financial and governance mechanisms.

Furthermore, Customs and Immigration facilities will require improvement or replacement at all three international bridges.

FBCL has a responsibility for:

i. Sault Ste. Marie: The International Agreement is being renegotiated to better reflect the true partnership nature of our long lasting relationship. FBCL will continue to work with Transport Canada in the negotiations with the Michigan Department of Transportation (MDOT), for revisions to the existing Intergovernmental Agreement to provide more equitable terms for Canada at SSM.

ii. Cornwall: FBCL and SIBC representatives are actively involved with transport Canada in negotiating with the Mohawk Council of Akwesasne to enable the effective and efficient replacement of the north Channel Bridge.



The Melocheville Tunnel near Montréal

GOING FORWARD

2006-2007 represents many challenges for FBCL, but at the same time, it will provide many new business development opportunities.

In particular, FBCL is ideally positioned to support the Government of Canada in achieving its agenda:

(1) Given the nature of the challenges observed with Canada's bridge infrastructures (i.e. aging infrastructures, increasing level of services, growing demand for safety and security, growing financial requirements for asset maintenance, replacement or addition), FBCL, the only parent company in its sector, has significantly invested to offer the Government with a strategic and operational capacity should it decide to go ahead with a more consolidated approach to managing the Canadian network of bridges.

(2) FBCL has taken tangible actions to further strengthen the nature of its relationship with key partners. Of ongoing importance in 2006-2007, will be the redefinition of the International Agreement with MDOT in the operation of the Sault Ste. Marie Bridge and the negotiations with the MCA for the replacement of the North Channel Bridge in Cornwall.

(3) A series of capital projects are planned or being considered. They include:

Replacement of the North Channel Bridge in Cornwall

A few years ago, after careful analysis, SIBC concluded that it was economically advantageous to construct a new, low level North Channel Bridge rather than to replace the concrete deck and repaint the steel on the existing high level structure. A *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) screening report is now completed, awaiting approval by Transport Canada. Final sign-off is anticipated in 2006.

Preliminary findings of the CEAA Screening Report conclude that "The project is not likely to cause significant adverse environmental effects: the project can proceed with the application of the mitigation measures specified in the report." There are numerous mitigation measures included in the screening report. However, few, if any, would be associated with "major findings".

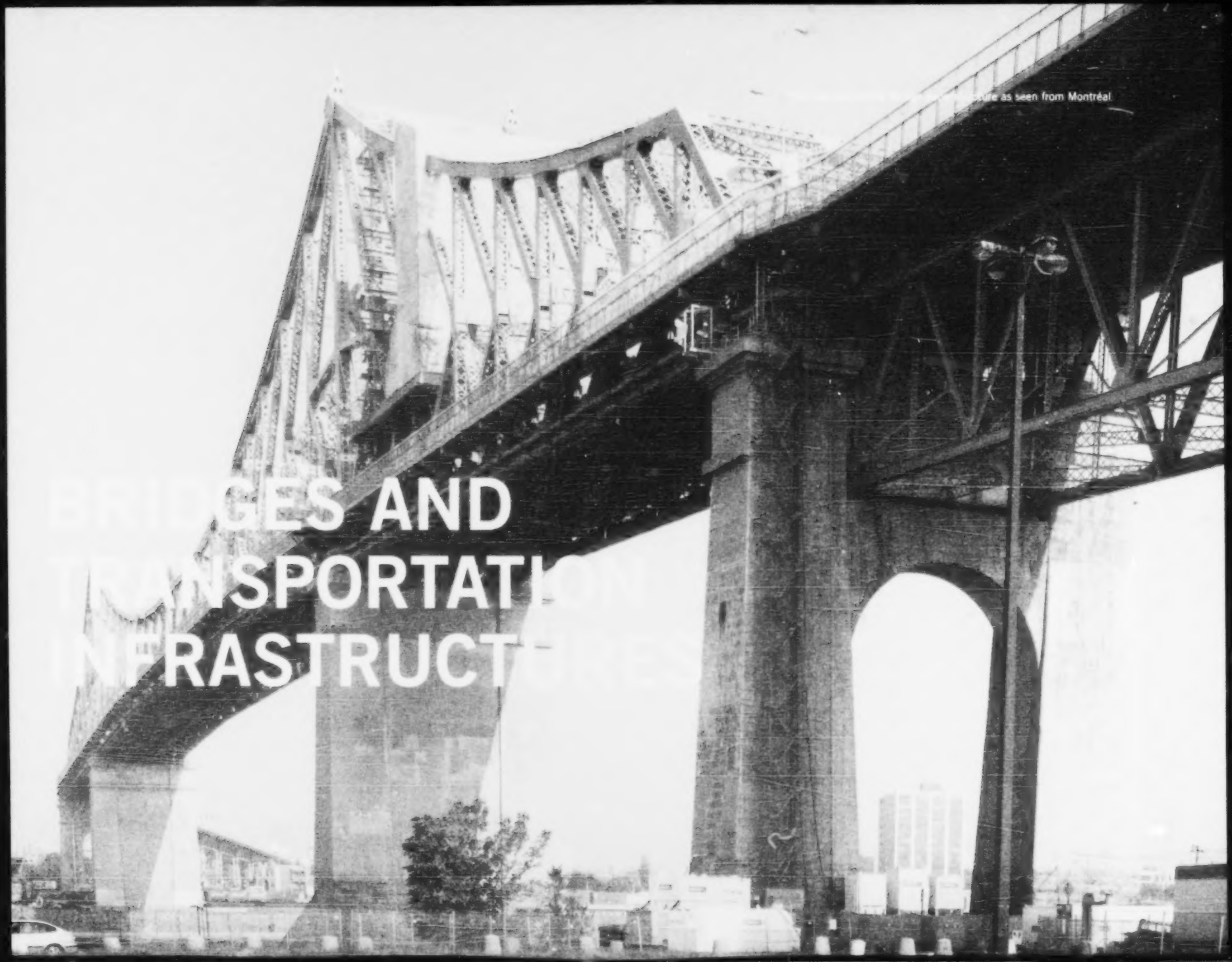
Tender the project to re-deck the federal portion of the Honoré Mercier Bridge

One of JCCBI's main priorities is to undertake the deck replacement of the Mercier Bridge. This project is complex from both a technical and administrative viewpoint. Considering the annual traffic of some 28 million vehicles, the project's challenges will be to undertake the work with a minimum of disruption to traffic. The bridge carries four lanes of traffic and since there is no other nearby bridge where traffic can be easily diverted, it will become necessary to allow the users to cross the bridge while the re-decking work is underway. Due to the bridge's location, the project has been structured to take into consideration the participation of the local skilled Mohawk native workforce at Kahnawake. The bridge jurisdiction is shared between the ministère des Transports du Québec (MTQ) and JCCBI and the MTQ also requires re-decking to its portion of the bridge. Therefore careful coordination will be necessary to reduce the impact on users. Discussions are underway with the MTQ in view of putting in place a project structure to address this issue. Present planning envisages construction taking place in 2007-2008, 2008-2009 and 2009-2010.

Aging of the Structures and Increasing Activities

No new infrastructures have been constructed by any of the three levels of government in the Greater Montréal Region to relieve the over utilization of the bridges and other structures under JCCBI's responsibility. Consequently, repairs continue to escalate, rush hour periods are longer thus reducing the periods when interventions can be carried out. JCCBI continues to examine different scenarios in view of presenting options for government consideration.

JCCBI is working with different partners including the MTQ on this issue, which could represent major opportunities for both levels of governments.



...ture as seen from Montréal

BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

THE JACQUES CARTIER BRIDGE

Opened to traffic on May 14, 1930 and officially inaugurated on May 24, 1930, the Harbour Bridge was later renamed the Jacques Cartier Bridge in 1934 as tribute to the famous explorer who discovered Canada in 1534.

This steel bridge features a reinforced-concrete deck and spans the width of five traffic lanes. It stretches almost 3 kilometres in length and runs between Longueuil and Montréal. A lane signalling system makes it possible to reverse the direction of the traffic in the centre lane to better accommodate motorists during the morning or evening rush hours.

The main cantilever-type span towers approximately 66 metres above the St. Lawrence River to allow ships to pass underneath to and from the Port of Montréal. The section crossing the Seaway is close to 49 metres over the canal. In 2005-2006, more than 34 million vehicles crossed the Jacques Cartier Bridge.

THE CHAMPLAIN BRIDGE AND THE BONAVENTURE EXPRESSWAY

Opened on June 28, 1962, the Champlain Bridge is named after the explorer Samuel de Champlain who founded Quebec City in 1608. The Bonaventure Expressway was opened on April 21, 1967 and constitutes one of the bridge's northern approaches.

The bridge links the boroughs of Brossard and Verdun and is about 3 kilometres long. It has six traffic lanes separated by a median barrier. The main span – also of cantilever type – is built of steel. It supports a steel orthotropic slab deck paved over with asphaltic concrete. There are approximately 49 metres of clearance between the bridge and the Seaway canal. The remaining portions of the bridge are constructed of prestressed concrete beams that form a prestressed concrete deck paved over with asphaltic concrete.

In 2005-2006, more than 57 million vehicles crossed the Champlain Bridge, to which must be added 8 million public transit users.

THE CHAMPLAIN BRIDGE ICE CONTROL STRUCTURE (ESTACADE)

The Champlain Bridge Ice Control Structure was built in 1965 to control ice flows. This structure runs parallel to, and about 305 metres upstream from the Champlain Bridge. It is about 2,043 metres in length and runs west to east, from Nuns' Island to the northern embankment of the St. Lawrence Seaway. This infrastructure is currently used as a bicycle path.

THE HONORÉ MERCIER BRIDGE

This bridge, inaugurated on July 11, 1934, was named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec from 1887 to 1891. The bridge connects Ville LaSalle, on the island of Montréal, to the Mohawk Reservation of Kahnawake, on the South Shore.

At first, the operation, maintenance and administration of the bridge fell entirely under Québec provincial jurisdiction. Between 1958 and 1959, however, during the construction of the St. Lawrence Seaway, the Seaway's administration supervised the work undertaken to raise the southern part of the bridge, in order that ship traffic could access the Seaway. The raised portion of the bridge thus fell under federal jurisdiction. In 1963, a twin bridge was built riverside in order to meet the ever-increasing demands of traffic.

The section of the bridge for which the Corporation is responsible is approximately 1.4 kilometres long. Its truss spans support a classic asphalt-paved concrete deck. In 2005-2006, 28.9 million vehicles crossed the Honoré Mercier Bridge.

THE MELOCHEVILLE TUNNEL

The Melocheville Tunnel was built in 1956 as part of the construction of the Saint Lawrence Seaway.

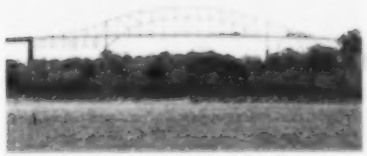
The tunnel passes directly under the Beauharnois Canal locks at Melocheville. It measures approximately 230 metres in length and provides access to one lane of traffic in either direction. In 2005-2006, 4.5 million vehicles passed through the Melocheville Tunnel.

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

Spanning the St. Lawrence Seaway from Cornwall, Ontario to the Mohawk Territory of Akwesasne and on to Rooseveltown, New York, the Seaway International Bridge is a high level structure that opened to traffic in 1962. It was built under the terms of an international agreement between Canada and the United States signed in 1957 and is operated as a joint venture by our subsidiary, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. In 2005-2006, 2.5 million vehicles crossed the Seaway International Bridge.

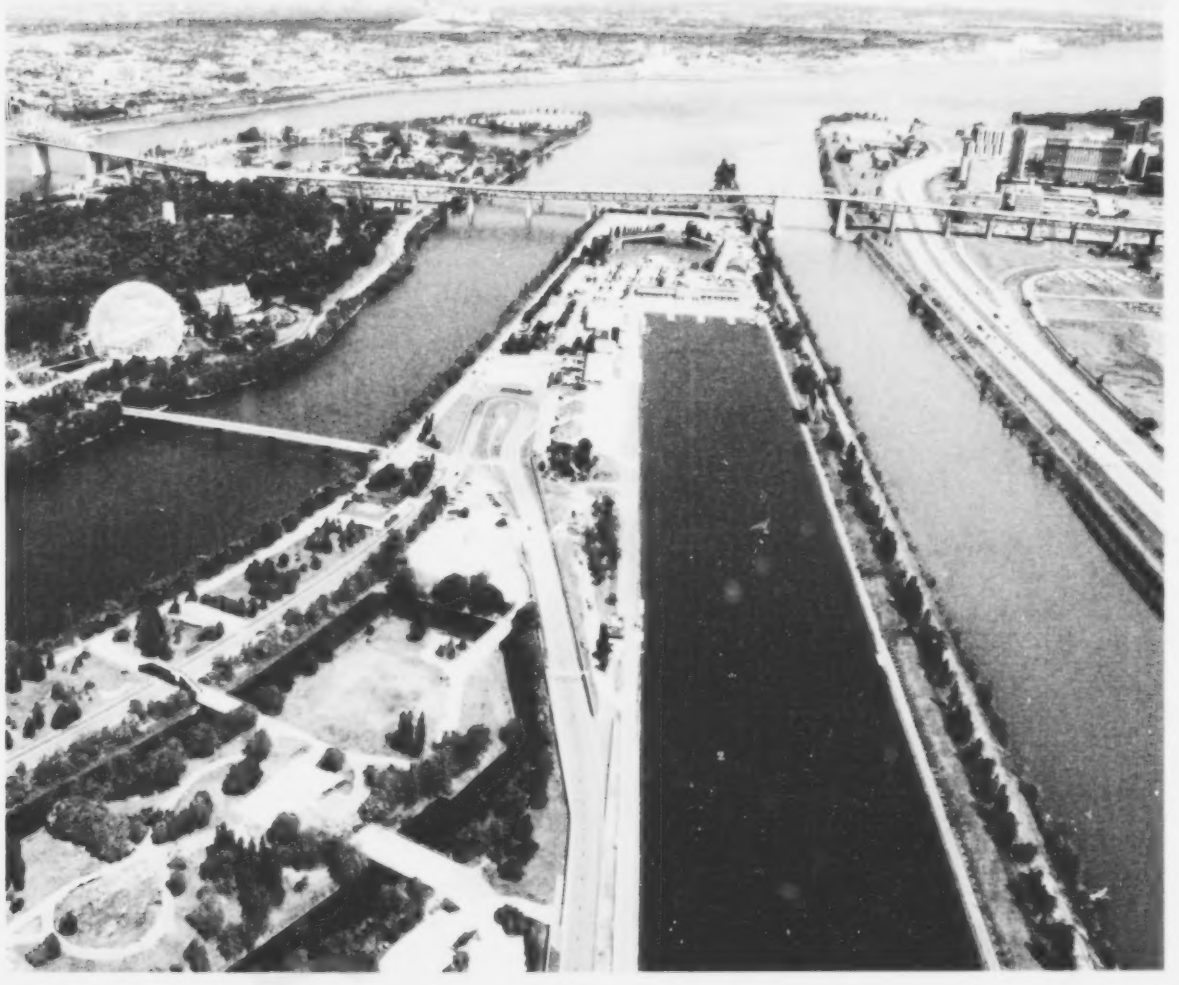
THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

Opened in 1938 by Prime Minister MacKenzie King and President Franklin Roosevelt, the Thousand Islands International Bridge stretches 13.7 kilometres across the St. Lawrence River between Ivy Lea in Ontario and Collins Landing in upper New York State. It was built in sixteen months, an impressive accomplishment by any standard! It is operated and maintained jointly by Canada and the United States under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority in the United States. In 2005-2006, 2.1 million vehicles crossed the Thousand Islands International Bridge.



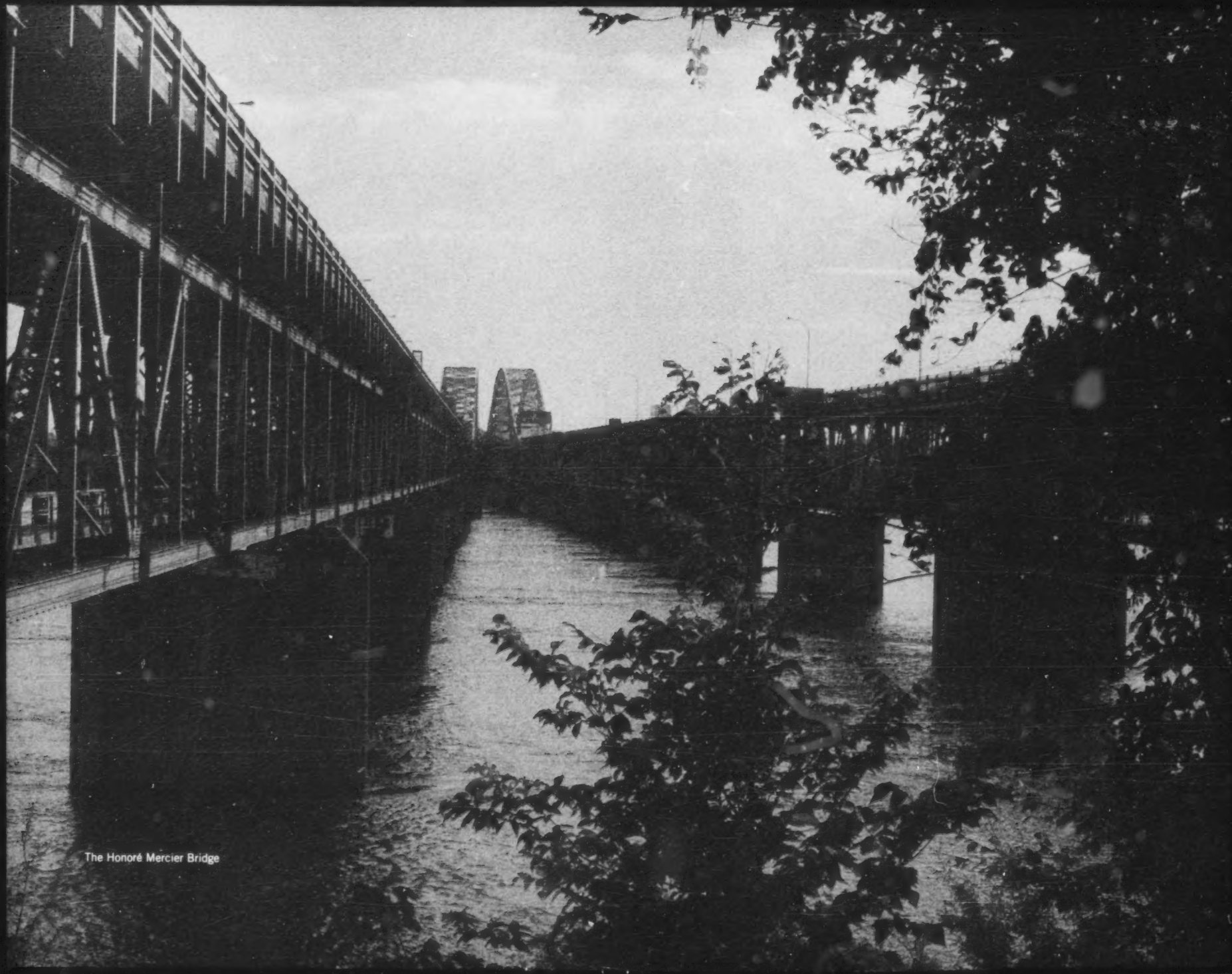
THE SAULT STE. MARIE INTERNATIONAL BRIDGE

Opened in 1962, the Sault Ste. Marie International Bridge spans the St. Mary's River linking the twin cities of Sault Ste. Marie, Ontario, and Sault Ste. Marie, Michigan. It is the only fixed link crossing between the two countries within 1,000 kilometres and it is an important trade route between key American and Canadian markets via Interstate 75 and the Trans-Canada Highway. In 2005-2006, 1.89 million vehicles, crossed the Sault Ste. Marie International Bridge.



The Honoré Mercier Bridge

MANAGEMENT AND FINANCIAL STATEMENTS



The Honoré Mercier Bridge

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS
COMMITTEES OF THE BOARD OF DIRECTORS
SUBSIDIARY SUMMARIES

Financial Summary – FBCL	59
The Federal Bridge Corporation Limited	60
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	62
The Seaway International Bridge Corporation Ltd.	64
The St. Mary's River Bridge Company	66
Governance at FBCL	68
Consolidated Financial Statements	69

FIVE-YEAR CONSOLIDATED FINANCIAL SUMMARY

(unaudited – for period ending on March 31)

(thousands of dollars)	**2006**	2005	2004	2003	2002
Revenues					
Thousand Islands Bridge operating revenue	**1,583**	1,831	2,269	2,014	1,854
Leases and permits	**4,839**	4,913	4,851	5,070	4,966
Tolls	**4,827**	5,329	5,169	5,543	4,491
Interest	**635**	263	639	541	691
Other	**5,511**	(89)	146	51	89
	17,395	12,247	13,074	13,219	12,091
Expenses					
Maintenance	**20,468**	22,282	26,904	17,148	26,237
Operation	**4,900**	5,389	5,872	4,640	4,614
Administration	**7,361**	7,422	7,690	7,894	7,347
Amortization	**5,794**	6,002	5,843	4,122	3,658
	38,523	41,095	46,309	33,804	41,856
Loss before government funding	**(21,128)**	(28,848)	(33,235)	(20,585)	(29,765)
Parliamentary appropriation for operating expenses	**24,586**	25,944	30,622	23,345	26,726
Amortization of deferred capital funding	**3,628**	3,397	3,382	972	214
Remittance to the Consolidated Revenue Fund	**(6 074)**	–	–	–	–
Non-controlling interest	**(21)**	(26)	(50)	(97)	(79)
Net income (loss)	**991**	467	719	3,635	(2,904)

Certain figures have been classified for presentation purposes.

The Federal Bridge Corporation Limited

(as of March 31, 2006)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Michel Fournier[1]
President and
Chief Executive Officer

Sheila Tremblay[2]
Vice Chairperson/Lead Director

Carole Workman[3]
Director

Normand Brochu[4]
Director

Officers and Senior Managers

Norman B. Willans
Legal Counsel and
Corporate Secretary

André Girard
Vice-President, Communications

Glen P. Carlin,
Vice President, Special Projects

Hendrik H. Saaltink,
Vice-President, International
Bridge Projects

Gérard Lalonde
Director, Administrative
Services and Treasurer

Robin Rensby
Senior Director, Human Resources

Thye Lee
Director, Engineering and
Construction

1

2

3

4

COMMITTEES OF THE FBCL BOARD OF DIRECTORS (As of March 31, 2006)

Audit Committee

Carole Workman, *Chairperson*

Sheila Tremblay, *Member*

Normand Brochu, *Member*

Corporate Governance Committee

Sheila Tremblay, *Chairperson*

Yvon Bourget,
Board Member, JCCBI

John M. Kroon,
Board Member, SIBC & TIBA

Gerald H. Johnston,
Board Member JIBA

Norman. B. Willans,
Corporate Secretary and Legal Counsel, FBCL

Environment Committee

Glen P. Carlin, *Chairperson*

Hendrik H. Saaltink, *Member*

Ian McPherson, *Member*

Norman. B. Willans, *Member*

Sylvie Lefebvre, *Member*

Raymond Denault, *Member*

Gérard Lalonde, *Member*

Gerald H. Johnston, *Member*

Thye Lee, *Member*

Bill Moulton, *Member*

Human Resources Committee

Carole Workman, *Chairperson*

Normand Brochu, *Member*

Norman Willans, *Member ex officio*

Robin Rensby, *Member ex officio*

Nominating Committee

Sheila Tremblay, *Chairperson*

Carole Workman, *Member*

James Roche, *Member*

Clément Joly, *Member*

Risk Management Committee

Norman. B. Willans, *Chairperson*

Yvon Bourget,
Board Member, JCCBI

Gérard Lalonde,
Director Administrative Services and treasurer, Member

Wade Dorland, *SIBC, Member*

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

(as of March 31, 2006)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Michel Fournier, *President*

Yvon Bourget, *Director*

Normand Brochu, *Director*

Clément Côté, *Director*

René Therrien, *Director*

Officers and Senior Managers

Michel Fournier, *President*

Glen P. Carlin, *General Manager*

Sylvie Lefebvre,
Counsel and Corporate Secretary

Daniel Dupuis, *Director,*
Finance and Administration

Guy Mailhot, *Director, Engineering*

Denis Dauphinais,
Director, Construction and
Project Management

Raymond Denault, *Director,*
Operations and Maintenance

COMMITTEES OF THE JCCBI BOARD OF DIRECTORS

Audit Committee

René Therrien, *Member*

Clément Côté, *Member*

Management Committee

René Therrien, *Chairperson*

Yvon Bourget, *Member*

Clément Côté, *Member*

Risk Management Committee

Glen P. Carlin, *Chairperson*

Sylvie Lefebvre, *Member*

Guy Mailhot, *Member*

Raymond Denault, *Member*

FINANCIAL SUMMARY

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

(in dollars)	**2006**	2005
Operating results		
Revenues		
Leases and licenses	**759,896**	740,668
Interest	**97,647**	92,150
Gain on disposal of fixed assets	**5,512,082**	–
Other	**34,475**	47,100
Expenses		
Maintenance	**18,327,122**	19,777,138
Operation	**3,592,081**	3,513,074
Administration	**3,366,192**	3,367,681
Amortization of fixed assets	**4,236,570**	4,449,489
Reimbursement of interests made on parliamentary received in advance	–	205,292
Net loss before government funding	**(23,117,865)**	(30,432,756)
Parliamentary appropriation for operating expenditures	**24,585,645**	25,944,104
Remittance to the Treasury of the amount recovered from the Goods and Services Tax paid during previous reporting periods	**(223,940)**	–
Remittance to the Treasury of the proceeds from disposal of fixed assets	**(5,850,099)**	–
Amortization of deferred capital funding	**3,594,890**	3,393,608
Net income (loss)	**(1,011,369)**	(1,095,044)
Balance sheet		
Current assets	**8,497,262**	6,359,923
Current liabilities	**5,305,746**	3,168,407
Due from Canada – Long term	**2,625,809**	2,625,809
General and services tax receivable – Long term	**170,157**	170,157
Fixed assets	**138,664,414**	136,086,025
Holdback	**2,795,966**	2,795,966
Employee future benefits	**722,351**	690,679
Deferred capital funding	**130,920,889**	128,120,312
Shareholder's equity	**10,212,690**	10,466,550
Financial position		
Operating activities	**619,813**	2,515,863
Investing activities	**(1,302,877)**	(6,999,774)
Financing activities	**1,302,877**	6,999,774
Increase (Decrease) of cash flow	**619,813**	(2,515,863)

The Seaway International Bridge Corporation Ltd.

(as of March 31, 2006)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Sheila Tremblay, *President*

Albert S. Jacquez, *Vice-President*

Guy Berthiaume, *Director*

Sal Pisani, *Director*

Roger J. Forgues, *Director*

Edward Margosian, *Director*

John M. Kroon, *Director*

Denis Thibault, *Director*

Officers and Senior Managers

Gerard Lalonde, *Treasurer*

Edward Margosian, *Assistant Treasurer*

Roger J. Forgues, *Assistant Treasurer*

Norman B. Willans, *General Counsel and Corporate Secretary*

Hendrik H. Saaltink, *General Manager*

COMMITTEES OF THE SIBC BOARD OF DIRECTORS

Audit Committee

John M. Kroon, *Chairperson*

Edward Margosian, *Member*

Roger J. Forgues, *Member*

Management Committee

John M. Kroon, *Chairperson*

Sheila Tremblay, *Member*

Sal Pisani, *Member*

Risk Management Committee

Hendrik H. Saaltink, *Chairperson*

Wade Dorland, *Member*

Ian McPherson, *Member*

FINANCIAL SUMMARY

The Seaway International Bridge Corporation Ltd.

(in dollars)	2006	2005
Operating results		
Revenues		
Tolls	**3,670,601**	3,774,522
Rentals	**142,846**	134,369
Investments	**65,676**	58,634
Others	**14,550**	118,813
Expenses		
Maintenance	**1,319,732**	1,353,024
Tolls collection	**704,663**	852,352
Administration	**931,347**	907,783
Amortization	**168,103**	150,996
Net income	**769,828**	822,183
Balance sheet		
Current assets	**2,590,577**	2,646,886
Current liabilities	**1,018,579**	1,556,244
Capital assets	**821,655**	849,568
Deferred major repairs	**156,729**	189,917
Provision for employees future benefits	**312,736**	310,935
Capital stock and debentures payable	**16,000**	16,000
Due to venturers	**2,221,646**	1,803,192
Financial position		
Operating activities	**912,787**	1,287,523
Investing activities	**(107,002)**	(431,815)
Financing activities	**(859,413)**	(978,979)
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	**(53,628)**	(123,271)

The St. Mary's River Bridge Company

(as of March 31, 2006)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

James McIntyre, *President*

Alexander Harry, *Vice-President*

Rick Talvitie, *Director*

Mary Trbovich, *Director*

Helen Gillespie, *Director*

Gerald H. Johnston, *Director*

Lorie Bottos, *Secretary-Treasurer*

FINANCIAL SUMMARY

The St. Mary's River Bridge Company

(in dollars)	2005	2004
Operating results		
Revenues		
Tolls	**2,991,370**	3,442,072
Leases and licences	**305,844**	333,090
Investments	**76,523**	21,609
Other	**92,513**	158,453
Expenses		
Maintenance	**1,241,328**	1,558,000
Tolls collection	**817,010**	791,252
Administration	**769,710**	900,924
Amortization	**390,341**	404,112
Net income	**247,861**	300,936
Balance sheet		
Current assets	**3,679,866**	3,557,519
Current liabilities	**889,844**	891,119
Capital assets	**8,231,347**	7,643,738
Capital stock	**1,500**	1,500
Retained earnings	**10,455,854**	10,207,993
Financial positions		
Operating activities	**657,322**	1,097,456
Investing activities	**(2,082,864)**	(150,227)
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	**(1,425,542)**	947,229

Governance at FBCL

FBCL strongly believes that principles of sound management such as accountability, transparency and independence are at the very core of good governance. In 2005, FBCL maintained its pro-active approach in implementing rigorous and effective governance practices.

In order to further enhance the effectiveness of its governance framework, carried out with the implementation, under the oversight of the Governance Committee, of the measures stemming from the 2004 Review of Corporate Governance Instruments. FBCL's practices are now aligned with recognized fiduciary and governance standards in both the private and public sectors.

FBCL's efforts, however, have not been limited to "internal" governance. In the field of bridges and crossings, FBCL is the only parent Crown corporation. As such, it is required to provide oversight, direction and guidance to the subsidiaries responsible for operating and maintaining the assets within its portfolio. In 2005, the FBCL Board of directors approved a new explicit governance framework to clarify the role of the parent corporation and strengthen its relationship with the subsidiaries. The initiative led to the identification and implementation of twenty-five measures. These measures include:

- the review of the appointment mechanisms for directors of subsidiaries and the introduction of staggered terms for directors;
- a revision of the by-laws, governance practices and code of ethics of all subsidiaries;
- the development of a new and reinforced strategic planning process;
- the development of performance indicators;
- the articulation of governance instruments such as letters of expectation from the parent to each fully-owned subsidiary;
- the development of other tools related to HR management and evaluation.

FBCL is proud of these initiatives that clearly place the corporation amongst the leaders for good governance.

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Management's Responsibility for Financial Statements	70
The Auditor's Report	71
Consolidated Balance Sheet	72
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings	73
Consolidated Statement of Cash Flows	74
Notes to Consolidated Financial Statements	75
Corporate Offices	87

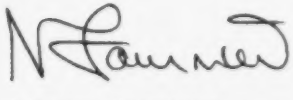
Management's Responsibility for Financial Statements

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by Management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, and the integrity and objectivity of the data in these consolidated financial statements are Management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the consolidated financial statements.

In support of its responsibility, Management has developed and maintains books of account, records, financial and management controls, information systems and management practices. These are designed to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information, that assets are safeguarded and controlled, and that transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the Canada Business Corporations Act, the *Canada Marine Act* and regulations as well as the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

The Board of Directors is responsible for ensuring that Management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee comprised of external members. The Committee meets with Management and the independent external auditor to review the manner in which these groups are performing their responsibilities and to discuss auditing, internal controls, and other relevant financial matters. The Audit Committee has reviewed the consolidated financial statements with the external auditor and has submitted its report to the Board of Directors. The Board of Directors has reviewed and approved the consolidated financial statements.

The Corporation's external auditor, the Auditor General of Canada, audits the consolidated financial statements and reports to the Minister responsible for the Corporation.



Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

June 2, 2006

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the consolidated balance sheet of The Federal Bridge Corporation Limited as at March 31, 2006 and the consolidated statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2006 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations, and the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

Alain Boucher

Alain Boucher, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
June 2, 2006

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

As at March 31

(in dollars)	2006	2005
ASSETS		
Current		
Cash and short-term deposits (Note 3)	**23,357,697**	22,308,030
Accounts receivable	**1,593,859**	1,980,803
Advance to joint venturer (Note 4)	**201,526**	455,545
Accrued interest receivable	**120,293**	41,673
Prepaid expenses	**505,222**	645,635
Due from Canada	**3,901,951**	1,999,539
	29,680,548	27,431,225
Long-term		
Due from Canada (Note 5)	**2,625,809**	2,625,809
Fixed assets (Note 6)	**168,174,733**	165,161,764
	200,481,090	195,218,798
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable	**6,424,432**	5,831,850
Deferred revenue	**567,224**	499,698
Instalments on obligation under capital lease	**10,353**	11,912
	7,002,009	6,343,460
Long-term		
Due to joint venturer (Note 4)	**1,035,470**	808,105
Obligation under capital lease (Note 7)	**19,348**	29,000
Holdback (Note 8)	**2,795,966**	2,795,966
Provision for employee future benefits (Note 12)	**1,203,354**	1,103,384
Deferred capital funding (Note 9)	**131,465,556**	128,191,957
Non-controlling interest	**666,846**	645,356
	137,186,540	133,573,768
	144,188,549	139,917,228
Commitments and contingencies (Notes 15 and 16)		
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Capital stock		
Authorized		
Unlimited number of shares, without par value		
Issued and fully paid		
1 share	**1**	1
Contributed capital (Note 14)	**53,664,379**	53,664,378
Retained earnings	**2,628,161**	1,637,191
	56,292,541	55,301,570
	200,481,090	195,218,798

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS

Sheila Tremblay, *Director*

Carole Workman, *Director*

ON BEHALF OF MANAGEMENT

Gérard Lalonde, *Director,*
Administrative Services and Treasurer

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

For the year ended March 31

(in dollars)	2006	2005
Revenues		
Tolls	**4,826,671**	5,329,333
Leases and permits	**4,838,552**	4,912,538
Thousand Islands Bridge operating revenue (Note 10)	**1,583,497**	1,830,994
Gain (loss) on disposal of fixed assets	**5,469,015**	(291,021)
Interest	**635,258**	262,900
Other	**42,271**	202,161
	17,395,264	12,246,905
Expenses		
Maintenance	**20,468,057**	22,282,384
Operation	**4,899,830**	5,389,319
Administration	**7,360,568**	7,421,486
Amortization	**5,793,679**	6,001,911
	38,522,134	41,095,100
Loss before government funding and share of non-controlling interest	**(21,126,870)**	(28,848,195)
Government funding		
Parliamentary appropriation for operating expenses	**24,585,645**	25,944,104
Amortization of deferred capital funding (Note 9)	**3,627,724**	3,397,379
Remittance to the Consolidated Revenue Fund of the recovery of the Goods and Services Tax paid in prior years (Note 11)	**(223,940)**	–
Remittance to the Consolidated Revenue Fund of the proceeds from the disposal of fixed assets (Note 11)	**(5,850,099)**	–
	22,139,330	29,341,483
Net earnings before share of non-controlling interest	**1,012,460**	493,288
Share of non-controlling interest	**(21,490)**	(26,091)
Net earnings	**990,970**	467,197
Retained earnings, beginning of year	**1,637,191**	1,169,994
Retained earnings, end of year	**2,628,161**	1,637,191

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

For the year ended March 31

(in dollars)	2006	2005
OPERATING ACTIVITIES		
Net earnings	**990,970**	467,197
Non-cash items		
Amortization of fixed assets	**5,793,679**	6,001,911
(Gain) loss on disposal of fixed assets	**(5,469,015)**	291,021
Amortization of deferred capital funding	**(3,627,724)**	(3,397,379)
Increase in long-term due from Canada	**–**	(2,625,809)
Increase in provision for employee future benefits	**99,970**	33,285
Non-controlling interest	**21,490**	26,091
Changes in working capital items (Note 13)	**(539,548)**	1,392,124
Cash flows (used for) from operating activities	**(2,730,178)**	2,188,441
INVESTMENT ACTIVITIES		
Acquisition of fixed assets	**(9,187,732)**	(9,140,363)
Disposal of fixed assets	**5,850,099**	4,601
Cash flows used for investment activities	**(3,337,633)**	(9,135,762)
FINANCING ACTIVITIES		
Increase in due to joint venturer	**227,365**	616,785
Increase in deferred capital funding	**6,901,323**	6,145,320
Repayment of obligation under capital lease	**(11,211)**	(17,333)
Contributed capital from Canada for the acquisition of land (Note 14)	**1**	–
Cash flows from financing activities	**7,117,478**	6,744,772
Net increase (decrease) in cash flows	**1,049,667**	(202,549)
Cash and short-term deposits, beginning of year	**22,308,030**	22,510,579
Cash and short-term deposits, end of year	**23,357,697**	22,308,030

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Year ended March 31, 2006

(1) AUTHORITY AND ACTIVITIES

The Federal Bridge Corporation Limited (the "Corporation"), incorporated on September 2, 1998 under the *Canada Business Corporations Act*, is a Crown corporation under Schedule III Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to income tax under the provisions of the *Income Tax Act*.

In accordance with a directive issued by the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Canada Marine Act*, the St. Lawrence Seaway Authority transferred its assets on October 1, 1998. Specifically, the responsibility for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., and for the operations of the Thousand Islands Bridge were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited. The responsibility for the Melocheville Tunnel and the Mercier Bridge were transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

On October 17, 2000, the Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares of St. Mary's River Bridge Company from the province of Ontario for $1,370.

The Corporation's primary activities involve the management and operation of bridges, installations and other assets. Moreover, the Corporation may acquire land and build structures or other assets and acquire shares or interests in any other bridge management corporation.

The subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the federal government for its funding. The Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiary, St. Mary's River Bridge Company, and its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., are self-financed using their own operating income.

(2) SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting standards. Significant accounting policies are set out below:

A. Basis of consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of The Federal Bridge Corporation Limited, its wholly-owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the 91.33% owned subsidiary, St. Mary's River Bridge Company and its proportionate share (50%) of its interest in its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd. The fiscal year-end of the wholly-owned subsidiary and the joint venture is March 31 while that of the subsidiary, the St. Mary's River Bridge Company, is December 31.

B. Parliamentary appropriations

The parliamentary appropriation, which the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated uses to cover the excess of expenditures over the revenues of operations is reflected in the consolidated statement of operations and retained earnings. In this regard, operating expenses do not include amortization, any change in the provision for employee future benefits and any gain or loss on disposal of fixed assets.

The portion of the parliamentary appropriation used by the subsidiary to finance the acquisition of amortizable fixed assets is accounted for as deferred capital funding on the balance sheet and amortized on the same basis as the related fixed assets. The portion used to finance non depreciable fixed assets is recorded as contributed capital.

Any portion of the parliamentary appropriation that the subsidiary is entitled to but which is not received by year end is shown as an amount due from Canada. Any parliamentary appropriation received in excess of requirements is recorded as due to Canada. It is the subsidiary's policy to reimburse this amount in the following fiscal year.

C. Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which extend the useful service lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred.

Amounts included in projects in progress are transferred to the appropriate fixed asset classification upon completion and are then amortized according to the Corporation's policy.

Fixed assets acquired from Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations are accounted for at the transferor's carrying amount with the consideration shown in contributed capital.

Fixed assets are amortized over their estimated useful lives using the straight-line method, at the following rates:

Bridges	2% – 7%
Remedial works	5% – 10%
Deferred major repairs	10%
Vehicles, equipment and equipment under capital lease	3% – 33%
Buildings	2% – 20%

D. Revenue recognition

Tolls collection revenue is recognized when tolls are collected as vehicles pass through toll booths.

Leases and permits revenue is recognized using the accrual method of accounting in accordance with the lease agreements.

Revenue from leases, permits and toll tickets for services that have not been provided is deferred and recognized in income as the services are provided.

Interest income is recognized using the accrual method of accounting.

E. Employee future benefits

Termination benefits

Employees of the Corporation, its wholly-owned subsidiary and its joint venture are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Corporation recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Pension plan

All employees of the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The subsidiary and the joint venture contribution to the plan reflects the full cost of the

employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the subsidiary and the joint venture and are charged to operations on a current basis. The subsidiary and the joint venture are not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

The Federal Bridge Corporation Limited employees participate in a defined contribution private pension plan and the cost of this plan is shared by the employees and the Corporation. The Corporation's contributions are expensed when services are rendered and represent the total pension obligation of the Corporation. The terms of payment of past service contributions are set by the application purchase conditions, generally over the number of years of services remaining prior to retirement.

F. Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the consolidated financial statements date and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. The estimated useful life of fixed assets, accrued liabilities for major maintenance repairs and estimates pertaining to claims received from suppliers as well as employee future benefits obligations and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ significantly from those estimates.

(3) CASH AND SHORT-TERM DEPOSITS

The Corporation invests in the short-term money market. The short-term investments are mainly composed of Canadian Treasury bills, guaranteed debentures and term deposits. These investments are held to maturity and the portfolio yield is 2.89% (2005 – 2.24%). On average, the term to maturity is 251 days (2005 – 233 days). The fair value of the short-term deposits approximates the book value due to their impending maturity.

(in dollars)	**2006**	2005
Cash	**8,731,981**	9,309,295
Treasury bills	**9,999,506**	9,998,735
Term deposits	**4,307,871**	3,000,000
Guaranteed debentures	**318,339**	–
Total	**23,357,697**	22,308,030

(4) ADVANCE AND DUE TO JOINT VENTURER

The advance and the due bear interest monthly at the average one-year Treasury bill rate. The due to co-venturer has no repayment terms. As at March 31, 2006, their carrying amounts approximated their fair value.

(5) DUE FROM CANADA

During the period ended March 31, 2005, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, reimbursed to the Consolidated Revenue Fund an amount of $2,625,809 corresponding to parliamentary appropriation cashed within parliamentary appropriation requests from 2001 to 2003 and related to a holdback on a contract which will only be paid in October 2007 (see note 8 below).

At the disbursement of the holdback in 2007, the subsidiary will make a funding request to the Consolidated Revenue Fund. The request will not affect approved budgets nor the reference level for 2007-2008.

(6) FIXED ASSETS

(in dollars)	2006			2005
	Cost	**Accumulated amortization**	**Net Book Value**	Net BookValue
Land	**4,234,734**	–	**4,234,734**	4,572,750
Bridges and roads	**291,114,628**	**135,978,487**	**155,136,141**	147,742,931
Vehicles and equipment	**7,047,511**	**4,780,176**	**2,267,335**	2,622,559
Buildings	**4,859,338**	**2,756,431**	**2,102,907**	1,488,367
Deferred major repairs	**1,109,142**	**1,030,777**	**78,365**	94,959
Projects in progress	**4,331,672**	–	**4,331,672**	8,599,286
Equipment under capital lease	**58,245**	**34,666**	**23,579**	40,912
	312,755,270	**144,580,537**	**168,174,733**	165,161,764

The cost of the Bonaventure Expressway, the initial cost of the Jacques Cartier Bridge and the initial cost of the Canadian portion of the Sault Ste. Marie Bridge, included in the Bridges and roads above, are fully amortized.

Deferred major repairs represent the cost of major rehabilitation projects, which maintain the reliability of the North and South Channel of the Seaway International Bridge in Cornwall.

(7) OBLIGATION UNDER CAPITAL LEASE

(in dollars)	2006
Obligation under capital lease, 4.644%, payable in monthly instalments, maturing in 2009	**29,701**
Instalments due within one year	**10,353**
Long-term instalments due	**19,348**

Future minimum lease payments for the next three years under a capital lease expiring in 2009 and balance of the obligation under this capital lease:	
2007	**11,514**
2008	**11,514**
2009	**8,669**
	31,697
Interest included in minimum lease payments	**1,996**
Principal portion of capital lease payments	**29,701**

(8) HOLDBACK

The subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated temporarily retains an amount on the total of the sums due to a contractor to ensure that the later fulfills its obligations pertaining to warranty, rectification and correction of defects in work. The subsidiary will release the holdback (from which will be deducted any amount the contractor might owe to the Corporation pursuant to the contractual warranty clauses) after the expiry of the warranty period in October 2007. The contractor is entitled to interest of 2.00% and 2.73% on the holdback due for phase 1 and phase 2 respectively, payable annually from December 2003. The interest paid during the year amounted to $57,668 ($57,761 in 2005).

(9) DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in dollars)	2006	2005
Balance, beginning of year	**128,191,957**	125,444,016
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of amortizable fixed assets	**6,901,323**	6,145,320
Amortization	**(3,627,724)**	(3,397,379)
Balance, end of year	**131,465,556**	128,191,957

(10) THOUSAND ISLANDS BRIDGE OPERATING REVENUE

These revenues represent the Corporation's share of the net income from operations of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge in accordance with a management agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Thousand Islands Bridge Authority.

(11) REMITTANCES TO THE CONSOLIDATED REVENUE FUND

As declared in the 2005-2006 / 2009-2010 corporate plan of The Federal Bridge Corporation Limited, the proceeds from the disposal of fixed assets of the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, have been returned to the Consolidated Revenue Fund.

Furthermore, during the period, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, received reimbursements for the Goods and Services Tax paid during previous periods as a results of a modification to the interpretation of the amount of reimbursements to which it is entitled. These reimbursements were also returned to the Consolidated Revenue Fund.

(12) EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

A. Pension benefits

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the joint venture and all the employees contribute to the Public Service Pension Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Federal Bridge Corporation Limited and all its eligible employees participate in a defined contribution plan. During the year, the Corporation's and employee's contributions to these plans were as follows:

Contributions (in dollars)	**2006**	2005
Corporation	**614,335**	440,097
Employees	**256,637**	206,522

B. Severance benefits

The Federal Bridge Corporation Limited, its subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and its joint venture provide severance benefits to their employees based on years of service and final salary and for the joint venture, on accumulated sick leave days. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation.

Information about the plan, as measured at the balance sheet date, is as follows:

(in dollars)	**2006**	2005
Accrued benefit obligation, beginning of year	**1,209,859**	1,057,240
Cost for the year	**206,446**	212,993
Benefits paid during the year	**(20,563)**	(60,374)
Accrued benefit obligation, end of year	**1,395,742**	1,209,859
Short-term portion included in accounts payable	**(192,388)**	(106,475)
Long-term portion	**1,203,354**	1,103,384

(13) NET CHANGES IN WORKING CAPITAL OTHER THAN CASH AND SHORT-TERM DEPOSITS

(in dollars)	**2006**	2005
Decrease (increase) in accounts receivable	**386,944**	(79,913)
Decrease (increase) in advance to joint venturer	**254,019**	(255,545)
Increase in accrued interest receivable	**(78,620)**	(22,538)
Decrease (increase) in prepaid expenses	**140,413**	(166,095)
(Increase) decrease in due from Canada	**(1,902,412)**	1,869,072
Increase in accounts payable	**592,582**	14,810
Increase in deferred revenue	**67,526**	32,333
Net changes	**(539,548)**	1,392,124

(14) RELATED PARTY TRANSACTIONS

In addition to those related party transactions disclosed elsewhere in these financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business. These

operations are measured at the exchanged amounts, which is the value of the consideration established and agreed upon by the related parties. During the year, the Corporation recovered costs totalling $299,000 ($293,000 in 2005) from related parties. As at March 31, the Corporation recorded accounts receivable of $233,000 ($227,000 in 2005) from related parties.

Furthermore, during the financial period, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and the Minister of Fisheries and Oceans transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, parcels of land totalling approximately 34,000 square meters for a book value of $1. The purpose of this transaction was to clarify the titles and to allow the subsequent sale of a property which included 650 square meters of the above mentioned parcels of land.

(15) COMMITMENTS

A. Operation

The minimum amount which will be paid in future years under an agreement for police services ending on June 30, 2008, is $3.3 million on an annual basis. This agreement is renewable at term unless notice to the contrary from one party.

B. Suppliers

The Corporation has commitments principally for major repairs, supply contracts, professional services and rental agreements for amounts totalling $12,893,552 until 2012. Minimum payments over the next years are as follows:

(in dollars)	
2007	11,196,868
2008	481,312
2009	376,250
2010	376,250
2011	376,250
2012	86,622

(16) CONTINGENCIES

A. In the normal course of its activities, the Corporation is the claimant or defendant or is involved in certain pending claims or lawsuits. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Corporation. To the extent that the future event is likely to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense is recorded in the Corporation's financial statements.

B. With regards to the environment, the Corporation reviewed all of its properties to determine their environmental condition. The properties considered to be contaminated will require additional investigation in the coming years. Certain of these properties may eventually require decontamination or mitigation measures.

The most pressing environmental issue facing the Corporation is with the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and relates to the properties situated on the Bonaventure sector in Montréal (Technoparc sector). The properties, managed by the subsidiary since 1978, are located on a portion of a former waste fill site operated by the City of Montréal from 1866 to 1966. This old landfill site covers several properties belonging to various owners. The subsidiary, in collaboration with Environment Canada, conducted between 2003 and 2005 various investigations and tests of ground-water toxicity of these properties and undertook a feasibility study to identify the most appropriate mitigation measures. The conclusions of this study were issued during the 2005-2006 period. Further to this report, the subsidiary registered its properties located on the Technoparc sector to the list of the federal contaminated sites compiled by Treasury Board Secretariat. In addition, in light of the complexity of the problem, as well as the presence of several owners and the high costs associated with remedial measures, the federal government is seeking a global solution to the environmental problem of this site and, in this context, other studies are currently in progress. Consequently, the cost of the mitigation measures to be put into place cannot be reasonably estimated at the present time. In addition, cost sharing aspects between the different owners involved will have to be determined. The subsidiary will eventually submit to the Treasury Board a request for special funding to undertake mitigation measures, according to the portion of costs to be borne, if necessary, by the subsidiary.

Considering that the budget requirements are not known, and that the distribution of costs between the different owners and the source of funds have not yet been defined, no amounts have been recorded in the financial statements.

(17) MAJOR REHABILITATION WORK

In its endeavour to fulfill its mission, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, must undertake major rehabilitation works on the roadway deck of the Honoré Mercier Bridge. The subsidiary has to obtain the approval of Treasury Board Secretariat in order to proceed with call for tenders for a project which will be carried out over four fiscal periods. Construction on the bridge is scheduled to begin in March 2007 and to be completed by November 2009. The total project cost, including direct and indirect costs, is estimated at $85 million.

(18) FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The carrying amount of short-term investments, accounts receivable, the advance to a joint venturer, accrued interest receivable, the amount due from Canada, the accounts payable, and the short-term portion of the obligation under capital lease approximates the fair value due to their short-term maturity

The fair value of the long-term portion of the obligation under capital lease and the due to the joint venturer are not significantly different from their carrying amounts.

The fair value of the long-term amount due from Canada and the guarantee holdback is estimated to be $2,461,665 and $2,621,186 respectively ($2,453,284 and $2,612,261 in 2005). Since the amounts receivable are due from the Government of Canada, the credit and financing risks are low. The discounting rate used was 3.75%.

Unless otherwise noted, it is the management's opinion that the Corporation is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments.

(19) ASSET RETIREMENT OBLIGATIONS

A. The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated received a permit to install, maintain and use two cables for closed-circuit television on land it does not own. This permit for a "plaisir durant" term contains a cancellation clause under which the owner or the subsidiary may cancel the permit at any time by giving the other party written notice. Upon cancellation, the permit stipulates that the subsidiary must immediately remove its installations from the owner's land and premises, at its own expense, failing which the owner shall remove them and shall restore them at the subsidiary's expense or, at the owner's option, it may keep them without compensation. Neither the owner of the property nor the subsidiary have indicated their intent to cancel the permit. Since the potential permit cancellation date is undetermined, no retirement obligation for this asset has been recognized for the year ended March 31, 2006.

B. The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated owns certain structures erected on land it does not own. The property owner has transferred management and administration thereof to the Government of Canada. The legal documents of the transfer provide that, in the event there is a change in the use of these structures from the use at the time of the transfer, the owner will resume control of the land without compensation for the structures erected provided they are in a condition that is satisfactory to the owner. At this time, the subsidiary does not intend to change the current use of these structures. Accordingly, no retirement obligation for these assets has been recognized in the financial statements.

(20) COMPARATIVE FIGURES

Certain figures from 2005 have been reclassified to be consistent with the presentation adopted in the current year.

Corporate Offices

The Federal Bridge Corporation Limited

55, Metcalfe Street, Suite 1210
Ottawa, Ontario K1P 6L5
Telephone: (613) 993-6880
Fax: (613) 993-6945
www.federalbridge.ca
info@federalbridge.ca

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario K6H 5T7
Telephone: (613) 932-5113
Fax: (613) 932-9086
www.sibc.ca
hsaaltink@sibc.ca

The St. Mary's River Bridge Company

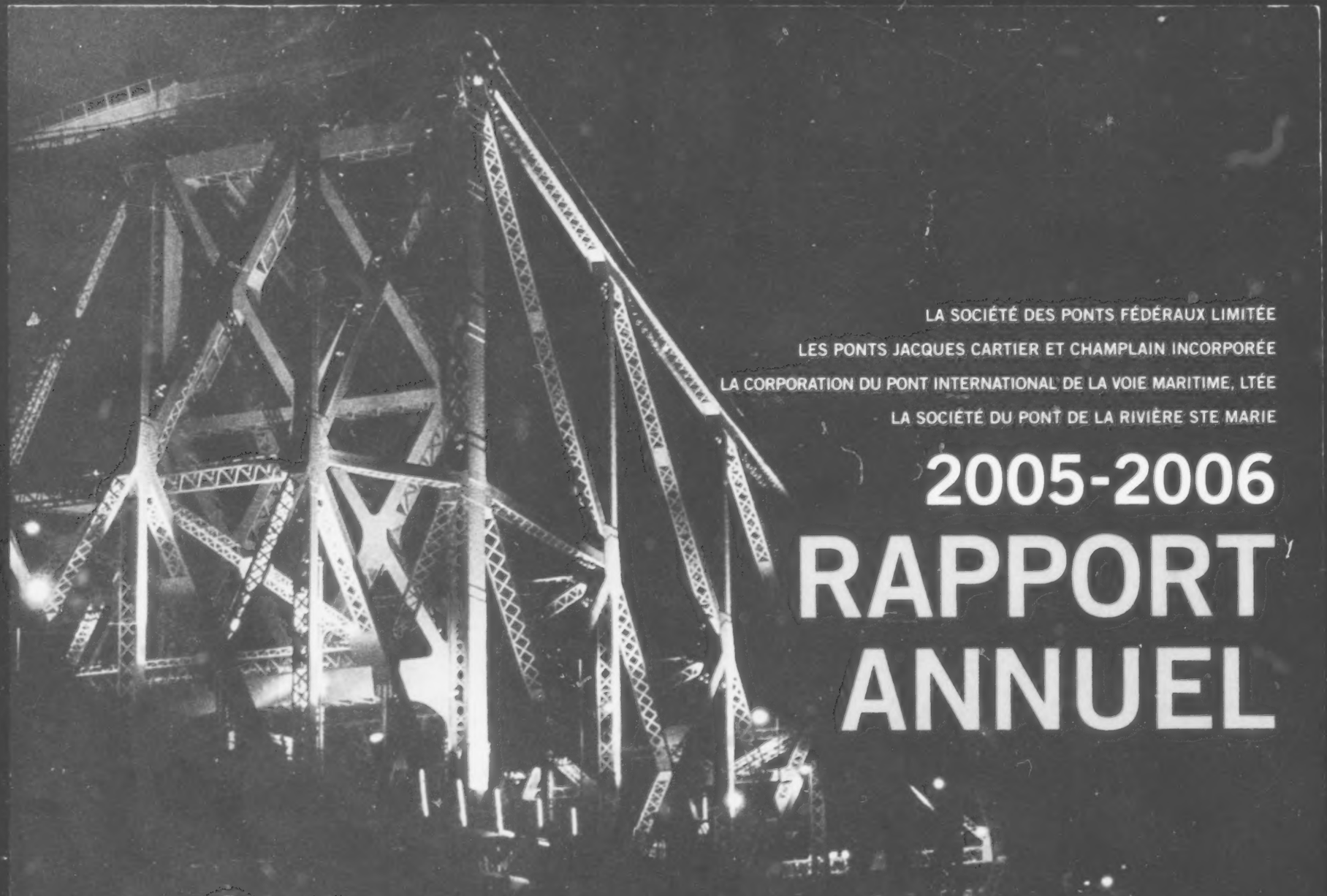
P.O. Box 580
Sault Ste. Marie, Ontario P6A 5N1
Telephone: (705) 759-5400
Fax: (705) 759-5405

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

1111, Saint-Charles Street West
West Tower, Suite 600
Longueuil, Québec J4K 5G7
Telephone: (450) 651-8771
Fax: (450) 677-6912
www.pjcci.ca

The Thousand Islands Bridge Authority

P.O. Box 10
Lansdowne, Ontario K0E 1L0
Telephone: (315) 482-2501
Fax: (315) 482-5925
www.tibridge.com



LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

2005-2006

RAPPORT ANNUEL

La Société des ponts fédéraux Limitée

The Federal Bridge Corporation Limited

Canada

Imprimé au Canada sur papier recyclé

Photo de la couverture : Vue nocturne du pont Jacques-Cartier à Montréal
Photo de la page titre : Heure de pointe typique au pont Jacques-Cartier

RAPPORT ANNUEL 2005-2006

Le pont Honoré-Mercier à Montréal

TABLE DES MATIÈRES

Lettre au ministre	5
Message du président	6
Notre mandat	10
Examen opérationnel	17
Rendement de l'entreprise par rapport aux objectifs	27
Débat et analyse de gestion	39
L'avenir	46
Ponts et infrastructures de transport	50
Direction et états financiers	55

LETTRE AU MINISTRE

Le 30 juin 2006

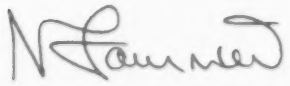
L'honorable
Lawrence Cannon,
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
330, rue Sparks
29e étage
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre ci-après, en vertu des dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice se terminant le 31 mars 2006.

Ce rapport contient les états financiers consolidés de la Société, comprenant les états financiers de nos filiales, à savoir La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et la Société du pont de la rivière Ste Marie. Les états financiers consolidés ont été vérifiés par la Vérificatrice générale du Canada.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Michel Fournier
Président et premier dirigeant

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Michel Fournier
Président et premier dirigeant

En 2005-2006, la Société des ponts fédéraux (SPFL) s'est centrée sur les façons les plus efficaces de mettre en œuvre les cinq objectifs clés établis dans notre plan d'entreprise, qui couvre toutes les activités de la Société et de ses filiales à part entière, y compris les investissements.

Le premier objectif de la Société était de continuer ***à régler les problèmes liés à la gestion et à l'exploitation*** à la société mère et aux filiales par l'intermédiaire de projets clés en gouvernance d'entreprise, la mise en œuvre d'une politique de gestion du risque, le développement d'un modèle d'entreprise ainsi que l'adoption d'une approche d'équipe intégrée. Le comité de gouvernance de la SPFL a reçu le mandat de garantir la supervision de la mise en œuvre actuelle des mesures recommandées en 2004 et a développé un cadre de gouvernance clair afin de renforcer ses relations avec ses filiales. Ces multiples projets ont contribué à raffiner le cadre de gouvernance de la SPFL et ont permis de développer des outils de gestion et de gouvernance efficaces.

Le deuxième objectif était de ***traiter les problèmes financiers exceptionnels*** auxquels sont confrontés certains ponts de la SPFL. Une étude binationale du pont international des Mille-Îles et de la voie maritime a été conclue en juillet 2005. Cette étude recommandait de faire un suivi aux prévisions financières qui avaient cerné des problèmes relatifs au financement d'un projet d'immobilisation à long terme au pont des Mille-Îles et au pont international de la Voie maritime dans le contexte des structures de péages et modalités de financement actuelles.

La sûreté et la sécurité des clients qui utilisent les structures gérées par la SPFL sont des priorités clés. Notre troisième objectif était ***de mettre en œuvre la politique relative aux projets liés à la sûreté et à la sécurité***. À la lumière des événements des dernières années et de l'attention beaucoup plus importante portée aux questions liées à la sécurité, des évaluations du risque ont été faites au cours des deux dernières années à tous les ponts de la SPFL. Le comité de gestion des risques de la SPFL et d'autres comités similaires des filiales ont passé en revue tous les scénarios de risque possibles. Des plans d'action ont été créés en vue de mettre en œuvre de nouvelles mesures de sécurité. Par sa représentation aux conseils de ses filiales, la SPFL s'assure que les mesures appropriées sont prises en matière de sécurité, de sûreté et d'autres questions urgentes afin que les intérêts du Canada soient adéquatement protégés. Aux ponts internationaux, les questions du volume de circulation et de la sécurité frontalière sont intimement reliées. Une étroite collaboration entre la SPFL et ses filiales, Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, ainsi que les autorités provinciales et américaines est devenue incontournable pour que nous puissions nous conformer aux impératifs de sécurité nationale et de fluidité du trafic commercial et de passagers aux passages frontaliers.

Le quatrième objectif se rapportait à la ***mise en œuvre uniforme de la politique environnementale***. Un progrès important, dans le cadre de réunions trimestrielles du comité environnemental, a été accompli dans l'identification et la proposition de mesures appropriées pour les propriétés relevant de la Société.

Le cinquième objectif était ***une meilleure exploitation des occasions d'expansion des activités*** dans l'ensemble de l'organisation. Dans une perspective d'augmentation de ses activités, la SPFL a passé en revue ses processus d'entreprise et est prête à assumer de plus grandes responsabilités en matière d'exploitation et de gestion des ponts. Plus particulièrement, la SPFL continue de participer activement aux propositions de couloir Canada/États-Unis et aux projets à caractère fédéral/provincial à Montréal et dans la région.

Au cours des dernières années, la SPFL a fait des efforts importants pour maintenir et améliorer son infrastructure et garantir des services efficaces et de haute qualité aux utilisateurs des ponts. La Société a également consacré des ressources importantes à l'amélioration et à la consolidation de ses activités. Le résultat est clair. La réputation d'excellence de la SPFL témoigne avec éloquence de sa performance. La SPFL est fière à juste titre de ses réalisations. Sa source de fierté la plus importante réside toutefois dans la capacité qu'elle a su développer pour aider le gouvernement à atteindre ses objectifs en matière d'amélioration de la gouvernance, de consolidation de la supervision fédérale et d'augmentation de l'autosuffisance des ponts de propriété fédérale.

Le réseau de ponts internationaux et nationaux du Canada est non seulement essentiel à la circulation des voyageurs, mais constitue également un élément stratégique clé du système de transport canadien ainsi qu'une partie vitale du commerce du pays avec les États-Unis. Ce système fait face à des défis complexes et importants qui exigent une attention particulière (c.-à-d. : des exigences plus grandes en matière de sûreté et de sécurité, des exigences financières concurrentes pour l'entretien, le remplacement ou l'ajout de structures; la nécessité d'une approche plus consolidée de la gestion du réseau de ponts).

En sa qualité de seule société d'État créée expressément à titre de société mère, et compte tenu de son expérience en gestion de structures comptant parmi les plus grandes et les plus achalandées au Canada, la SPFL est prête à jouer un rôle pivot pour aider ses actionnaires à régler avec succès les problèmes à venir et arriver à ses fins.

NOTRE M AN DAT

La Société des ponts fédéraux Limitée a été constituée en société en 1998. Elle a été investie de la mission d'assumer les responsabilités de gestion des actifs non liés à la navigation de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La SPFL est la seule société d'État dans le secteur des traversées internationales et nationales ayant une mission claire à titre de société mère. La SPFL est gestionnaire de nombreux ouvrages au Québec et en Ontario. La SPFL gère directement trois filiales. Elle est l'unique propriétaire de Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM). Elle est propriétaire à 91 % de la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM). Parallèlement, la SPFL est également responsable de la surveillance et de la gestion de la partie canadienne du pont international des Mille-Îles.

La SPFL est responsable de structures canadiennes et internationales. Les structures canadiennes fonctionnent par voie de crédit parlementaire alors qu'il est prévu que les structures internationales fonctionnent sur une base d'autosuffisance. La SPFL ne participe pas directement aux activités quotidiennes de ces infrastructures. Elle s'en remet, à cette fin, aux équipes de gestion des activités de ses filiales. Les ouvrages relevant de sa responsabilité comptent parmi les plus importants et les plus utilisés au Canada.

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE (PJCCI)

PJCCI est principalement financée par voie de crédits parlementaires. Des revenus d'autres sources, telles que les baux et permis, contribuent également à son financement, mais de façon marginale.

Les principales activités de cette société sont réparties dans deux domaines précis, soit Ingénierie et construction, et Opérations et entretien. Des services administratifs, tels que les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances et les Ressources humaines, soutiennent ces secteurs.

Le service Ingénierie et construction gère les activités ayant trait aux principaux projets de construction, de rénovation et de réparation se rapportant aux composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, comme les piles, poutres, tabliers, structures en acier, fondations, pavages et peintures.

Le service Opérations et entretien supervise et gère les contrats de déneigement, l'épandage d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures et la lubrification des roulements, l'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

La Sûreté du Québec assure, dans le cadre d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure et l'estacade du pont Champlain.

Depuis 1982, une voie réservée aux autobus est aménagée aux heures de pointe sur le pont Champlain. Une agence du gouvernement provincial responsable du transport public exploite cette voie réservée.

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE (CPIVM)

Selon son mandat, la CPIVM doit être autosuffisante sur le plan financier grâce à la collecte de droits de péage. Tous les excédents d'exploitation sont rendus aux coentrepreneurs, à savoir la Société des ponts fédéraux Limitée et son partenaire américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

La CPIVM exploite et entretient un pont international à péage sur le couloir de l'autoroute 138 reliant Cornwall à l'autoroute 37 de l'État de New York. Cette traversée se compose de deux ponts à travée élevée qui enjambent les bras nord et sud du fleuve Saint-Laurent, ainsi que d'une route d'interconnexion sur l'île de Cornwall. La réserve d'Akwesasne est située sur cette île. La circulation entre le Canada et les États-Unis sur le pont international de la Voie maritime est principalement locale et régionale. Il y a davantage de passages sur le pont international de la Voie maritime que sur les traversées internationales à péage d'Ogdensburg, des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie.

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE (SPRSM)

En vertu d'une loi parlementaire spéciale, la SPRSM a été constituée afin de bâtir la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie. La majorité (91,3 %) des actions de la SPRSM ont été transférées en 2000 (conformément à des décrets en conseil à cet effet) de la province de l'Ontario à la SPFL.

LE PONT DES MILLE-ÎLES

Le pont des Mille-Îles est un pont international qui relie les États-Unis au Canada entre Ivy Lea, en Ontario, et l'extrémité nord de l'État de New York. Le pont des Mille-Îles est exploité par une société américaine, la *Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)*, en vertu d'une entente d'exploitation avec la SPFL.

	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	ÉTAT	GESTION / EXPLOITATION
Grand Montréal	Pont Jacques-Cartier Pont Champlain Estacade du pont Champlain Partie fédérale du pont Honoré-Mercier Autoroute Bonaventure Tunnel de Melocheville	Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA)	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL)	PJCCI
Cornwall	Pont international de la voie maritime	Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM)	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL) (Entente de coentreprise)	CPIVM (au nom de propriétaires canadiens et américains)
Sault Ste. Marie	Pont international de Sault Ste. Marie	Société du pont de la rivière Ste. Marie (*Loi du Parlement*)	Filiale de moins de 100 % (91,3 % des actions détenues par la SPFL – les autres actions sont détenues par les directeurs et par la ville de Sault Ste. Marie)	International Bridge Authority (une entité administrative relevant du ministère des Transports de l'État du Michigan) Joint International Bridge Authority
Mille-Îles	Pont international des Mille-Îles	–	Pas une filiale – la SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada - Entente d'exploitation avec la TIBA	TIBA (Société américaine)

NOTRE MISSION

La mission de la SPFL est de garantir au gouvernement du Canada une garde optimale des ponts relevant de ses soins et de son contrôle et de garantir que ces structures sont sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs. La SPFL s'acquitte de son mandat par :

- une *orientation stratégique* et des *conseils* aux exploitants de ponts relevant de son autorité à propos de questions clés telles que la *sécurité, la sûreté, l'environnement* et *la gestion du risque*;
- l'établissement d'un *cadre de responsabilisation commun* pour les exploitants de ponts relevant de son autorité.
- la mise à contribution des *compétences* et du *savoir-faire* de l'ensemble de son réseau;
- la prestation de conseils stratégiques à Transports Canada et à d'autres entités du gouvernement fédéral en matière de questions reliées aux ponts et aux autres infrastructures;
- une *interaction stratégique* avec d'autres *intervenants clés* (par ex. : autres paliers gouvernementaux au Canada, gouvernements et partenaires des États-Unis, communautés desservies par des traversées, des groupes d'utilisateurs, des exploitants publics et privés de ponts au Canada et à l'étranger).

NOTRE VISION

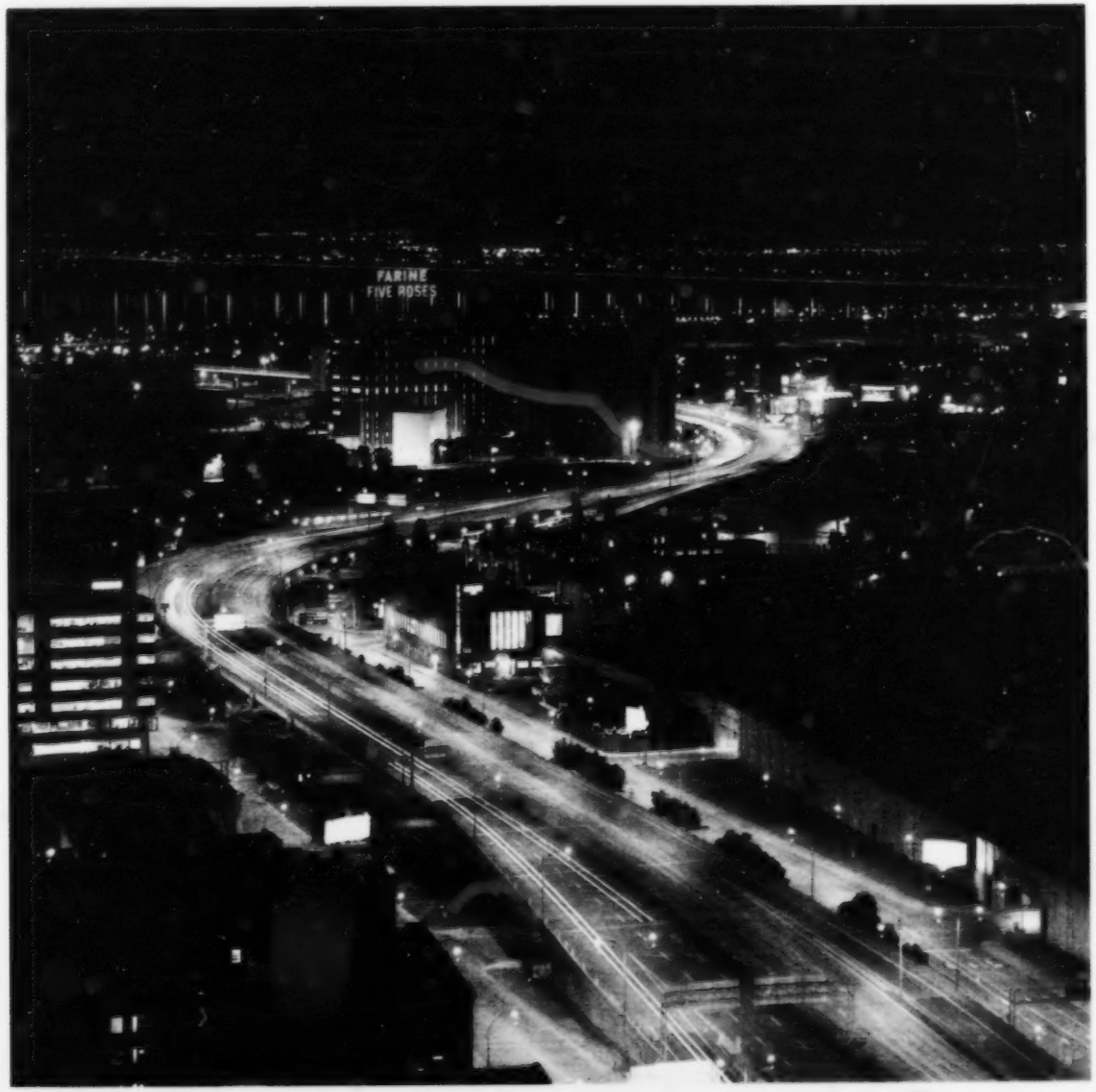
La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) souhaite qu'on la reconnaisse comme un partenaire essentiel pouvant ajouter de la valeur à la gestion, à la construction et à l'exploitation des ponts et des infrastructures routières au Canada.

La SPFL poursuivra son travail efficace, efficient et de qualité afin de renforcer sa contribution à titre d'intervenant essentiel parmi les propriétaires d'infrastructures au Canada.

NOS VALEURS

Pour que la SPFL puisse s'acquitter de sa mission, ses administrateurs et son personnel fondent leurs décisions et leurs interventions sur sept valeurs principales :

- des méthodes de gestion saines;
- une bonne planification;
- des alliances et des communications stratégiques;
- la satisfaction de la clientèle grâce à l'efficacité;
- la sûreté et la sécurité des usagers et des installations;
- la préservation de l'environnement;
- le respect et la reconnaissance des contributions de tous.


FARINE
FIVE ROSES

EXAMEN OPÉRATIONNEL

Vue de la superstructure du pont Jacques-Cartier

La Société des ponts fédéraux Limitée exploite et gère certaines des traversées à raccordement permanent les plus importantes et les plus stratégiques au pays. La société mère et ses filiales sont conjointement responsables de la gestion et de l'entretien de trois traversées internationales en Ontario et de cinq ouvrages de la région métropolitaine de Montréal.

Plus de 148 millions de passages de véhicules ont été enregistrés cette année sur nos structures. Nos ponts internationaux jouent un rôle essentiel dans la circulation des personnes et des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Nos infrastructures jouent donc un rôle important pour l'économie de l'Amérique du Nord, le transport commercial et le trafic urbain. La valeur estimative des marchandises transitant par les ouvrages de la SPFL est de plus de 67 milliards $ par année.

Les ponts, les routes et les tunnels font partie intégrante de la vie quotidienne des gens : banlieusards, touristes, voyageurs et piétons les utilisent tous régulièrement. Les traversées sont également un élément stratégique du système de transport canadien et une partie vitale de sa connexion aux États-Unis.

PARTENARIATS

La SPFL et ses filiales ont mis sur pied un solide réseau de partenaires. Comme l'illustre le tableau ci-dessous, ces partenaires peuvent être regroupés en quatre catégories :

- Fédéraux (c.-à-d. : agences centrales, ministères et autres organismes fédéraux)
- Fédéraux/provinciaux (c.-à-d. : comités directeurs et groupes de travail)
- Provincial (c.-à-d. : ministères et agences des gouvernements de l'Ontario et du Québec)
- Autres partenaires canadiens (c.-à-d. : gouvernements municipaux, autorités locales d'exécution de la Loi, conseils d'autochtones, chambres de commerce, intervenants de l'industrie, associations d'utilisateurs, etc.)
- Partenaires américains (c.-à-d. : autorités pertinentes au niveau fédéral, des États et du pays)

	FÉDÉRAUX	COMITÉS DIRECTEURS FÉDÉRAUX/PROVINCIAUX	PROVINCIAUX	AUTRES	ÉTATS-UNIS / INTERNATIONAL
La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL)	– Bureau du Conseil privé – Secrétariat du Conseil du Trésor – Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités – Ministère des Finances Canada – Agence des services frontaliers du Canada – Ministère des affaires indiennes et du Nord canadien	– Sous-comité des communications pour le parachèvement de l'autoroute 30 – Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec A-30	– Ministère des Transports de l'Ontario – Ministère des Transports du Québec	– Intervenants de l'industrie – Chambres de commerce	– Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration – Michigan Department of Transportation – New York State Department of Transportation – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Chambres de commerce du corridor des capitales
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	– Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités – Environnement Canada – Ministère des affaires indiennes et du Nord canadien – Secrétariat du Conseil du Trésor		– Ministère des Transports du Québec – Sûreté du Québec – Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec – Agence Métropolitaine de Transport	– Ville de Montréal – Ville de Longueuil – Ville de Brossard – Intervenants de l'industrie – Société du Havre de Montréal – Conseil Mohawk de Kahnawake – Agents de la paix Mohawk	

	FÉDÉRAUX	COMITÉS D'DIRECTEURS FÉDÉRAUX/PROVINCIAUX	PROVINCIAUX	AUTRES	ÉTATS-UNIS/INTERNATIONAL
Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM)	Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités – Agence des services frontaliers du Canada – Environnement Canada – Ministère des affaires indiennes et du Nord canadien – Secrétariat du Conseil du Trésor	– Groupe de travail sur le poste frontalier intelligent	– Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario	– Ville de Cornwall – Conseil Mohawk de Kahnawake – Intervenants de l'industrie – Police Mohawk – Ontario Power Generation – Chambre de commerce – Chambre de commerce de Cornwall – Local Area Emergency Planning Authority – Institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent – Canadian/American Border Trade Alliance	– New York State Department of Transportation – New York State Troopers – St. Lawrence Seaway Development Corporation – Homeland Security (comprend la Customs and Border Protection Agency) – General Services Administration – BTOA – Bridge and Tunnel Operators Association US – IBTTA – International Toll and Turnpike Association US – Administration fédérale des autoroutes – Ville de Massena – St. Lawrence County
Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM)	Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités – Agence des services frontaliers du Canada		– Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario	– Intervenants de l'industrie	– Michigan Department of Transportation
Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)	– Agence des services frontaliers du Canada		– Ministère des Transports de l'Ontario – Police provinciale de l'Ontario	– Intervenants de l'industrie	– Chambres de commerce du corridor des capitales – New York State Department of Transportation – Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration

FAITS SAILLANTS

Les ouvrages de la SPFL et de ses filiales ont un impact important sur l'économie locale, provinciale et régionale, en plus d'être essentiels au commerce international. Le total des actifs s'élève à 200 481 090 $. La SPFL et ses filiales comptent plus de 100 employés.

NOMBRE D'EMPLOYÉS

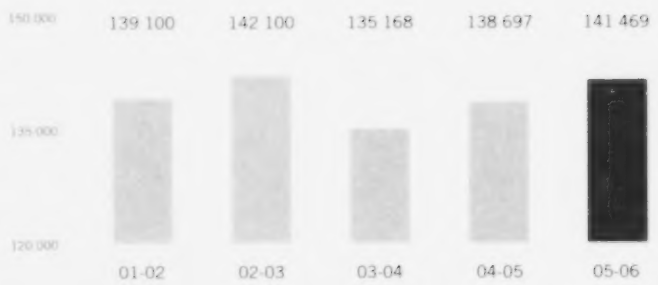
(participant à la gestion et à l'exploitation des ouvrages relevant de la SPFL) au 31 mars 2006

	SPFL Ottawa	PJCCI Longueuil	CPIVM Cornwall	TIBA Mille-Îles	JIBA Sault Ste. Marie
Temps Plein	10	43	21	43	34
Saisonnier[1]	s/o	0	26	29	12
Étudiants	–	2	–	–	1
Temps partiel	3	s/o	–	–	s/o
ÉTP (Contrats)[2]	1	284	–	11	s/o

[1] Comprend les employés à temps partiel et les étudiants
[2] Équivalents temps plein pour les contrats du secteur privé

NOMBRE DE PASSAGES – OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL[1]

(en milliers)



[1] Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de la PJCCI

NOMBRE DE PASSAGES – PONTS INTERNATIONAUX[2]

(en milliers)

[2] Sources :
- Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority
- Comptage de la circulation, Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Joint International Bridge Authority
- Rapport de vérification final pour le pont international, États financiers de base

PASSAGES DE VÉHICULES

(en millions)

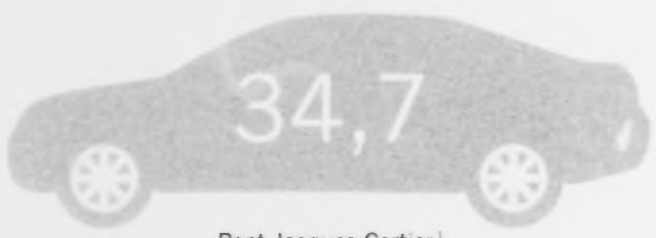
Total 148 016 240

[1] Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de la PJCCI
[2] Comptage de la circulation – Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
[3] Comptage de la circulation – Thousand Islands Bridge Authority
[4] Joint International Bridge Authority – États financiers de base

Autoroute Bonaventure[1]

Pont Honoré-Mercier[1]

1,9 Pont international de Sault Ste. Marie[4]



Pont Jacques-Cartier[1]

2,1 Pont international des Mille-Îles[3]

2,5 Pont international de la Voie maritime[2]

4,5 Tunnel de Melocheville[1]

Pont Champlain[1]

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES (en pourcentage)

REVENUS D'EXPLOITATION TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES (en milliers de dollars)

BAUX ET PERMIS
(en milliers de dollars)

PÉAGE

(en milliers de dollars)

Les revenus du péage ont baissé de 9% comparativement à l'an passé. Cette réduction est attribuable en partie au à l'augmentation du taux de change. Néanmoins, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté Mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péage.

REVENUS PUBLICITAIRES

(en milliers de dollars)

Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être l'une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,5 millions de dollars pour cette année représente presque 21 % de l'ensemble des revenus.

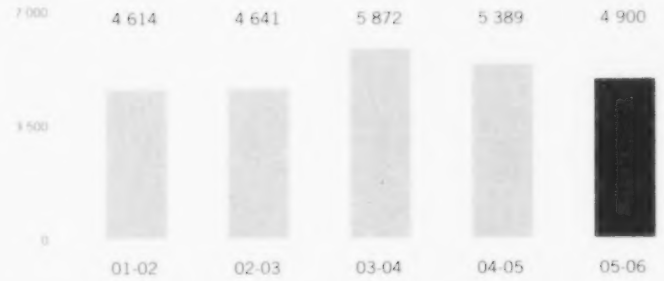
ENTRETIEN

(en milliers de dollars)

Les dépenses d'entretien ont connu une diminution de 1,8 million de dollars en comparaison de l'an passé. Cette diminution est principalement attribuable à une diminution des projets d'entretien pour les ponts de la région de Montréal, pour lesquels les coûts d'entretien ont diminué de 1,5 million de dollars comparativement à l'année dernière. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport à ce qui était prévu au moment de leur construction et par l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

FONCTIONNEMENT

(en milliers de dollars)



Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À 4,9 millions de dollars cette année, ces coûts représentent 13 % de l'ensemble des dépenses, une baisse de 0,5 millions de dollars comparativement à l'année dernière.

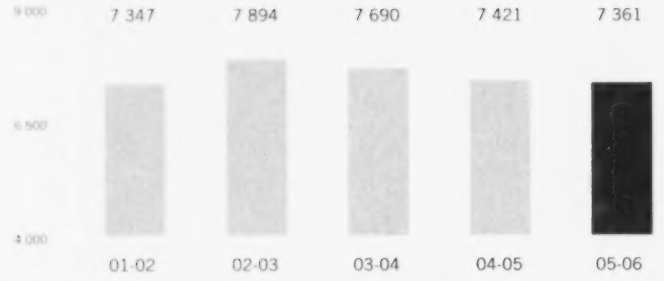
AMORTISSEMENT

(en milliers de dollars)

Les coûts d'amortissement sont attribuables aux acquisitions normales et nécessaires afin de maintenir nos structures en bonne condition.

FRAIS D'ADMINISTRATION

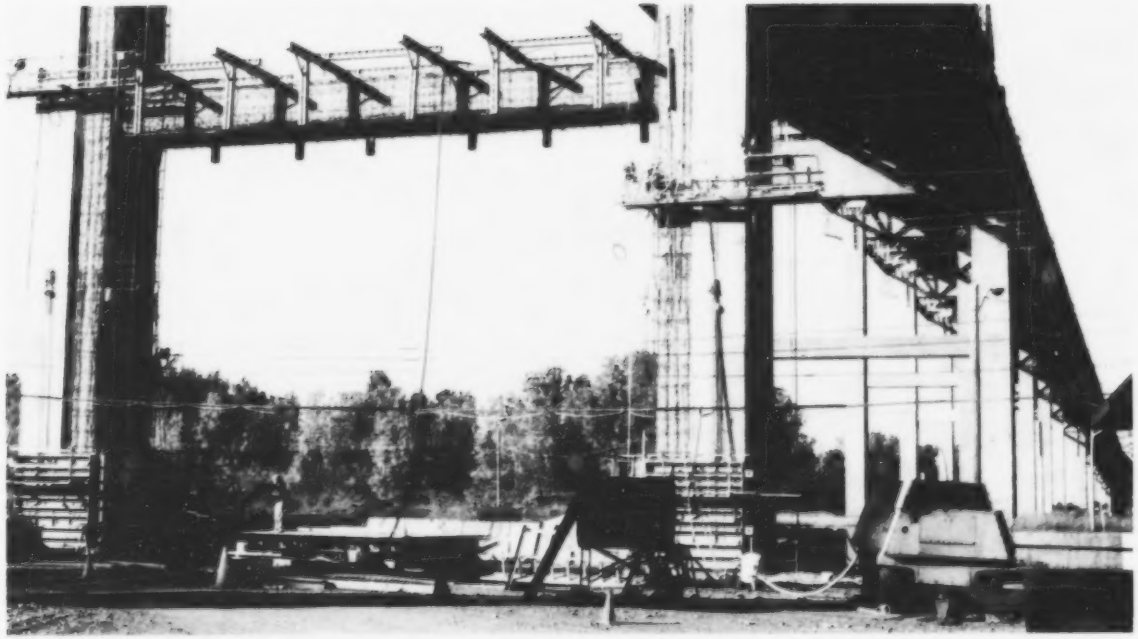
(en milliers de dollars)



Les frais d'administration représentent 19 % de l'ensemble des dépenses. Ils se sont relativement stabilisés depuis l'intégration de la dernière filiale en octobre 2000. Cette année, ils ont diminué suite aux efforts de la Société pour rationaliser ses coûts administratifs.

RENDEMENT DE L'ENTREPRISE PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS

Le pont Honoré-Mercier à Montréal



La Société des ponts fédéraux Limitée

Les cinq objectifs stratégiques clés établis par La Société des ponts fédéraux Limitée dans le dernier plan d'entreprise de la période de planification 2005-2006 ainsi que les résultats sont résumés ci-dessous :

(1) POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES ASPECTS LIÉS À LA GESTION ET À L'EXPLOITATION DE LA SPFL ET DE SES FILIALES

Résultat : Des améliorations ont été réalisées grâce à quatre projets clés : consolidation de la gouvernance d'entreprise à la SPFL et dans les filiales; mise en place d'une politique de gestion du risque; établissement d'un modèle d'entreprise et adoption d'une approche d'équipe intégrée.

(2) TRAITEMENT DES PROBLÈMES FINANCIERS EXCEPTIONNELS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS CERTAINS PONTS

Résultat : Les problèmes financiers exceptionnels auxquels sont confrontés certains ponts sont principalement reliés au financement des grands projets d'immobilisation et au maintien du financement nécessaire afin de garantir l'autosuffisance prescrite par le Conseil du Trésor.

Une étude binationale à laquelle participent le *New York State Department of Transportation (NYSDOT)*, la SPFL, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et Transports Canada a identifié les améliorations à court et à long terme (immobilisations et exploitation) qui seront requises à la *Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)* et à la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM). Cette étude a été achevée en juillet 2005.

Elle recommandait de faire un suivi aux prévisions financières qui avaient cerné des problèmes liés au financement d'un projet d'immobilisation à long terme à TIBA et à la SPFL, compte tenu des structures de péages et modalités de financement actuelles.

À la CPIVM, les recommandations de l'étude binationale sont intégrées au rapport d'analyse de l'environnement (presque terminé). En résumé, l'étude recommande qu'avant 2012, un certain nombre d'améliorations aux immobilisations soient effectuées, dont : un nouveau pont du chenal nord à travée basse de deux voies; un carrefour giratoire à l'intersection de l'île de Cornwall; le déplacement des installations de péage; la mise en œuvre d'amélioration des installations de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

En outre, une étude complète de la situation financière à Sault Ste. Marie (SSM) a été menée. Le rapport fait valoir certains déséquilibres importants des pouvoirs entre les partenaires américain et canadien, à l'avantage des États-Unis. En conséquence, l'entente internationale qui prévaut actuellement pour l'administration de la traversée est en cours de renégociation.

(3) MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX PROJETS LIÉS À LA SÉCURITÉ

Résultat : Une évaluation des risques a été menée à tous les ponts. Les mesures de sécurité recommandées sont actuellement mises en œuvre aux traversées internationales.

Les rapports d'inspection jouent un rôle important pour aider les entreprises exploitantes à établir leur programme d'immobilisations et de travaux d'entretien importants. En sa qualité de propriétaire des éléments d'actif canadiens de la CPIVM et de la TIBA ainsi que d'actionnaire principal de la SSM, la SPFL surveille la conformité aux directives gouvernementales et le progrès des travaux cruciaux. L'étude binationale menée auprès de TIBA a statué que la mise

en place d'un « système de détection de fin de file d'attente » était la grande priorité. Ce système a été installé à d'autres ponts internationaux pour éviter les pertes de vies résultant de la collision d'automobiles avec l'arrière de camions arrêtés aux principales routes d'accès.

À SSM, la mise en place de la surveillance vidéo au-dessus et au-dessous de la travée est actuellement en cours et des plans sont à l'étude en vue de l'installation d'une salle de contrôle pour surveiller les conditions. En outre, des barrières ont été placées dans les escaliers donnant accès à la travée et d'autres mesures de protection sont mises en œuvre par le personnel.

Les travaux relatifs à la mise en œuvre de mesures de sécurité et à l'établissement de protocoles auprès de la police locale et des organismes d'urgence à la TIBA et à la CPIVM sont également en cours.

(4) MISE EN ŒUVRE UNIFORME DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

Résultat : Au cours de la période de planification, le Comité sur l'environnement de la SPFL a tenu des rencontres semestrielles pour assurer une mise en œuvre adéquate de la politique environnementale. Le comité a notamment discuté des questions clés suivantes :

Terrains contaminés de PJCCI le long de l'autoroute Bonaventure : une étude de faisabilité a été menée en juillet 2005 afin de déterminer les mesures d'atténuation pertinentes à mettre en œuvre. PJCCI a inscrit ces propriétés à l'inventaire des sites contaminés fédéraux du Secrétariat du Conseil du Trésor. PJCCI a également fait une demande afin de recevoir du financement spécial pour entreprendre des études en 2006-2007, en vertu du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

Amélioration de l'utilisation des terrains situés sous l'approche nord du pont Jacques-Cartier : Pendant la construction d'une place publique sous le pont, le long de la rue Sainte-Catherine, les sols contaminés ont dû être excavés et éliminés par l'entrepreneur. Le site a également fait l'objet d'une fouille archéologique.

Questions environnementales reliées au projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier : La Société a mené une étude portant sur l'impact environnemental du projet et les mesures d'atténuation recommandées seront intégrées aux contrats.

En 2005-2006, le comité a également traité une grande diversité de questions telles que les vérifications environnementales, la gestion environnementale de l'épandage de sel, les installations de traitement des eaux usées et bassins de rétention ainsi que les systèmes d'entreposage des produits pétroliers.

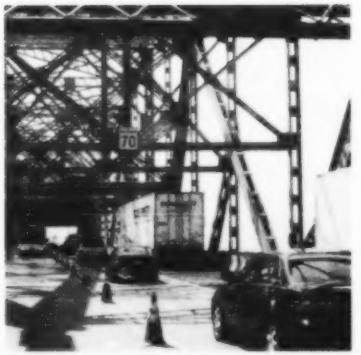
En outre, l'évaluation environnementale entreprise par la CPIVM en vue du remplacement du pont à travée haute du chenal nord avec un nouveau pont à travée basse entre Cornwall et l'île de Cornwall a été complétée en 2006.

(5) MEILLEURE EXPLOITATION DES OCCASIONS D'EXPANSION DES ACTIVITÉS DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION

Résultat : Dans une perspective d'augmentation de ses activités, la SPFL a passé en revue ses processus d'entreprise et est prête à assumer de plus grandes responsabilités en matière d'exploitation et de gestion des ponts.

Plus particulièrement, la SPFL continue de participer activement aux propositions de couloir Canada/États-Unis et aux projets à caractère fédéral/provincial à Montréal et dans la région.

La SPFL et TIBA ont passé en revue diverses options afin d'établir de nouvelles structures de gestion des activités et d'étendre le recouvrement des coûts dans une perspective d'autosuffisance au pont des Mille-Îles. Ce processus a fait appel à la collaboration de la TIBA, d'intervenants canadiens et américains, de la NYSDOT, des chambres de commerce et des organismes de développement touristique, qui ont traité en profondeur de la création d'un couloir commercial et touristique qui couvre le territoire géographique entre Ottawa et Washington, D.C., et qui comprend tous les modes de transport. En guise de suivi à l'étude portant sur le couloir commercial, un document intitulé *A strategic and Organizational Approach to Develop and Promote a Trade and Tourism Corridor* a été préparé. En mars 2006, un nouveau site Web (www.thecapitalcorridor.com) a été mis en ligne afin d'offrir de la visibilité au projet.



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

Les objectifs stratégiques établis par PJCCI pour la dernière période de planification étaient les suivants :

(1) LANCER L'APPEL D'OFFRES POUR LE PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DE LA PARTIE FÉDÉRALE DU PONT HONORÉ-MERCIER

Résultat : Des discussions ont été menées auprès de divers intervenants, soit les Mohawks de Kahnawake, le Ministère des Transports du Québec et PJCCI, en 2005-2006, afin de convenir d'une structure pour le projet. L'appel d'offres est prévu en 2006 et 2007, les travaux devant s'échelonner sur une période de trois ans.

(2) POURSUIVRE LA PLANIFICATION RELATIVE À LA RÉPARATION ET AU REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS

Résultat : Les scénarios de remplacement du tablier sont toujours à l'étude. Un projet de remise en état de la chaussée du pont est prévu pour 2007 et 2008.

(3) MENER UNE ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE CONTRÔLE DE LA MIGRATION DES EAUX SOUTERRAINES DEPUIS LES PROPRIÉTÉS GÉRÉES PAR PJCCI ET LES AUTRES INTERVENANTS

Résultat : La PJCCI a mené une étude de faisabilité qui conclut qu'une barrière hydraulique souterraine pourrait constituer une solution rentable. D'autres études de faisabilité sont nécessaires pour développer davantage la solution proposée.

(4) ENTRETENIR LES STRUCTURES COMFORMÉMENT AUX NORMES RECONNUES EN RESPECTANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ ÉLEVÉ

Résultat : Des travaux d'entretien importants ont été exécutés en 2005 : travaux routiers sur l'approche sud du tunnel de Melocheville; réparation et peinture de l'acier structural du pont Honoré-Mercier; réhabilitation des poutres et des piles de béton du pont Champlain; réparation des fondations et pavage d'une section de l'autoroute Bonaventure; réhabilitation de l'acier structural du pont Jacques-Cartier.

(5) NÉGOCIER UNE NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE AVEC LE SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE, QUI REPRÉSENTE LE PERSONNEL COL BLANC DE PJCCI

Résultat : Une nouvelle convention collective de trois ans a été signée en mai 2005.

(6) COMMENCER LES TRAVAUX D'AMÉLIORATION DE L'ASPECT DES PROPRIÉTÉS SITUÉES SOUS LE PONT JACQUES-CARTIER, DU CÔTÉ DE MONTRÉAL

Résultat : L'aménagement d'une place publique avec un éclairage architectural sera complété en 2006.

(7) CÉLÉBRER LE 75e ANNIVERSAIRE DU PONT JACQUES-CARTIER

Résultat : Plusieurs événements ont fait connaître l'histoire du pont et fait valoir son importance à titre de structure emblématique du Grand Montréal.

Ces événements spéciaux comprenaient :

- des bannières commémoratives installées sur le pont;
- une exposition de six mois présentant des peintures reliées à la thématique du pont Jacques-Cartier au musée Marc-Aurèle Fortin, dans le Vieux-Montréal;
- un concert symphonique suivi de feux d'artifice, le premier soir des célébrations de la fête du Canada à Montréal (en collaboration avec des partenaires fédéraux, dont le Vieux-Port de Montréal);
- l'émission d'un timbre commémoratif du 75e anniversaire par la Société canadienne des postes.

CSCE

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Les huit objectifs établis pour la CPIVM en 2005–2006 étaient les suivants :

(1) AUTOSUFFISANCE/SOUTIEN GOUVERNEMENTAL – OFFRIR AUX DÉCIDEURS DES OPTIONS CLAIRES

Résultat : La Direction a analysé le coût et l'impact financier de plusieurs options relatives à l'exploitation de la CPIVM. Ces options comprennent : une politique de statu quo en matière de péage; une politique de statu quo en matière de péage avec déplacement des installations de péage et péage dans une seule direction; une politique rigoureuse de péage renégociée avec déplacement des postes de péage et perception dans une seule direction.

(2) FAIRE PROGRESSER LE DOSSIER DU REMPLACEMENT DU PONT DU CHENAL NORD EN TRAITANT LES PROBLÈMES SOULEVÉS PAR L'ÉVALUATION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Résultat : En 1998, la CPIVM a conclu qu'il était économiquement avantageux de construire un nouveau pont du chenal nord à travée basse au lieu de remplacer le tablier de béton et de repeinturer l'acier de la structure à travée élevée existante. La SPFL a financé un processus d'examen environnemental harmonisé afin que les exigences environnementales des Mohawks, de l'Ontario et du gouvernement fédéral soient respectées. Le rapport d'examen préalable de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* est maintenant terminé et est en instance d'approbation par Transports Canada. Les intervenants ainsi que les agences et ministères ont présenté leurs commentaires.

(3) TRAVAILLER À LA PLANIFICATION NÉCESSAIRE POUR LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE BINATIONALE; CONTINUER DE RENCONTRER LES INTERVENANTS PAR L'INTERMÉDIAIRE DU COMITÉ CONSULTATIF

Résultat : La SPFL et le *New York State Department of Transportation* ont financé une étude des besoins en infrastructures de la traversée de la CPIVM pour répondre aux besoins de la circulation au cours des 30 prochaines années. Le rapport de l'étude binationale recommandait diverses améliorations à court terme :

- un nouveau pont à travée basse pour le chenal nord;
- des améliorations à l'intersection de la route de l'île de Cornwall et à la route internationale;
- l'amélioration de la capacité des kiosques de péage;
- l'amélioration des installations douanières américaines;
- améliorations à l'immeuble des douanes canadiennes pour véhicules commerciaux.

(4) SOUTENIR LES NÉGOCIATIONS ENTRE LE CANADA ET LE CMA

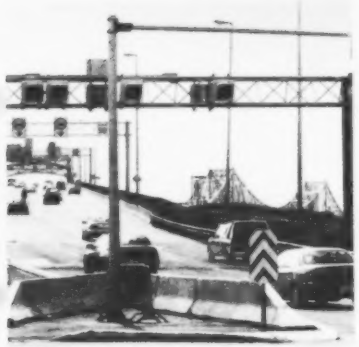
Résultat : Transports Canada et la SPFL ont formé un comité directeur pour superviser les négociations avec les Mohawks d'Akwesasne sur la construction d'un nouveau pont du chenal nord, les améliorations routières dans le corridor de l'île, le déplacement du poste de péage, l'amélioration de la surveillance et de la sécurité sur la route et la perception du péage (politique de laissez-passer). La CPIVM est représentée par le directeur général et deux directeurs au comité consultatif pour appuyer l'équipe de négociation à l'aide d'information, d'analyses et en participant à l'établissement de politiques. Le comité consultatif comprend également un représentant du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ainsi que deux représentants de l'Agence des services frontaliers canadiens et les négociateurs de Transports Canada, tous relevant du comité directeur.

(5) AIDER LES PROPRIÉTAIRES À PLANIFIER LE GRAND PROGRAMME DE PEINTURAGE DU PONT DU CHENAL SUD

Résultat : Un rapport sur les coûts et la méthodologie de repeinturage de la structure indique qu'une plate-forme d'accès située sous la structure ainsi que l'enveloppement complet des travaux seront requis. Ce projet est évalué à 10 millions $ et sa mise en œuvre doit avoir lieu en 2008 et 2009.

(6) AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DU GAZODUC

Résultat : La SPFL et la CPIVM passent les options en revue avec l'appui des spécialistes en sécurité et techniques.



(7) ÉTABLISSEMENT D'INDICATEURS ET D'OBJECTIFS DE RENDEMENT

Résultat : La CPIVM a revu les indicateurs et objectifs de rendement afin que les objectifs d'entreprise soient reliés au plan de travail et aux évaluations individuelles du rendement. Les mesures sont reliées à un sondage sur la satisfaction de la clientèle mené en 2005.

(8) FINANCEMENT POUR DES AMÉLIORATIONS PRÉVUES AUX INFRASTRUCTURES

Résultat : Un rapport d'ingénierie a été préparé afin de confirmer la portée, la durée, la méthodologie et le coût du peinturage des poutres triangulées de raidissement du pont du chenal sud. L'information a été fournie par les propriétaires et le plan à long terme de CPIVM a été mis à jour

DÉBAT ET ANALYSE DE GESTION

Pont Jacques-Cartier

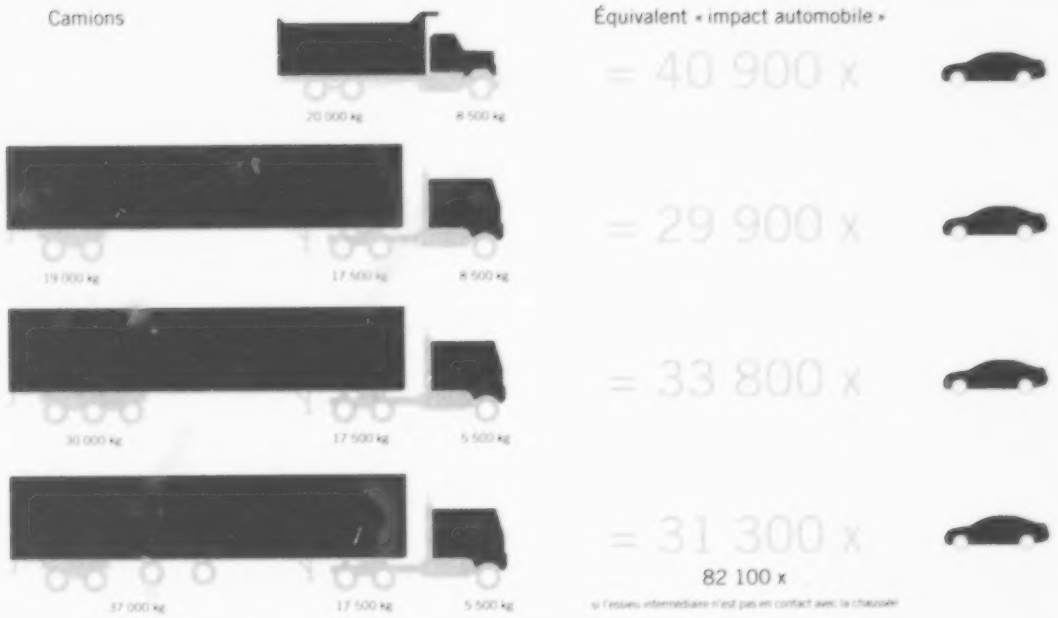
La SPFL mène ses activités dans un environnement dynamique et complexe, où les conditions économiques, les préoccupations liées à la sécurité, les facteurs environnementaux et les exigences du gouvernement ont un impact important sur les projets et l'exploitation.

Conditions économiques

(1) AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE

De manière générale, la circulation ordinaire est en décroissance alors que la circulation lourde (camions) tend à augmenter, ce qui suscite la nécessité d'un plus grand nombre de projets d'immobilisations à moyen et à long terme. La principale raison en est qu'un seul camion lourd a beaucoup plus d'impact adverse sur la chaussée que plusieurs milliers d'automobiles, comme l'illustre le tableau ci-dessous (Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales : Transport de personnes et de marchandises par Roche-Deluc, Août 2000)

IMPACT DE LA CIRCULATION DES CAMIONS SUR LA CHAUSSÉE



Les ponts ne pourront pas tous atteindre l'autosuffisance à cause de la situation générale de la circulation, du coût élevé des grands projets d'immobilisations et du contexte propre à chaque endroit. D'autres solutions de rechange doivent être passées en revue par les divers intervenants.

(2) VIEILLISSEMENT

Les infrastructures continuent de vieillir rapidement. C'est particulièrement le cas dans la région de Montréal où la plupart des structures de ponts et de routes ont près de 45 ans, à l'exception du pont Jacques-Cartier, qui a 75 ans. La circulation lourde de camions et l'utilisation nécessaire de fondants et abrasifs contribuent beaucoup à ce phénomène.

(3) REVENUS

Globalement, les revenus de la SPFL proviennent de quatre sources principales : revenus d'exploitation des ponts, baux et permis, péage et intérêts et autres revenus.

Les revenus d'exploitation des ponts comprennent les résultats nets d'exploitation canadienne (tous les revenus y compris le péage, les baux et les intérêts, moins les charges) au pont des Mille-Îles. Ces revenus représentent 13 % des revenus consolidés (avant le gain sur l'aliénation des actifs). Les revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles étaient de 1 583 000 $ en 2005-2006, une réduction de 248 000 comparativement à l'année précédente. Cette réduction est en partie attribuable au besoin d'activités supplémentaires de contrôle de la circulation à cause des délais et retards importants de la circulation aux installations frontalières. Les dépenses additionnelles comprennent la location et l'exploitation du système de messages variables ainsi que les améliorations aux installations d'entreposage du sable. Le volume de la circulation a été similaire à celui de l'année précédente.

Les baux et les permis représentent quelque 41 % des revenus consolidés de la SPFL (avant le gain sur l'aliénation des actifs). Ils comprennent les revenus de la boutique hors taxes, des panneaux publicitaires et la location des services publics sur nos ponts. Les revenus des baux et permis ont suivi la courbe de l'inflation sauf pour la boutique.

Les revenus du péage au pont international de la Voie maritime à Cornwall ont baissé de 2,75 %. Cette baisse est attribuable au fait qu'un nombre important d'usagers (60 % des usagers sont résidents de la communauté mohawk ou encore des fournisseurs qui les desservent) n'a pas à payer pour traverser le pont.

Les intérêts et autres revenus représentent le solde des revenus découlant du placement du surplus de caisse et d'autres revenus divers. Cette année, un gain de capital non récurrent a été réalisé par la vente d'un terrain à Longueuil.

(4) FACTEURS AYANT UN IMPACT SUR LES DÉPENSES

L'entretien est la dépense la plus importante de la Société; elle représente 53 % de toutes les dépenses. Les travaux d'entretien sont principalement concentrés aux ponts de la PJCCI et sont nécessaires pour maintenir les ponts dans un état sécuritaire. L'âge des structures, le volume important du trafic et les conditions d'hiver rigoureuses constituent autant de facteurs qui contribuent au coût élevé de l'entretien.

Les activités comprennent l'exploitation du péage du pont international de la Voie maritime et d'autres ouvrages de la région de Montréal. On prévoit une réduction des coûts d'exploitation de 557 000 $ en 2006-2007. L'exploitation du péage est demeurée constante et la décroissance est attribuable aux autres travaux dans la région de Montréal dont le coût sera inférieur à celui de l'année précédente.

On prévoit que les frais d'administration augmenteront de 436 000 $ en 2006-2007. L'augmentation est principalement attribuable à la focalisation de la PJCCI sur les services professionnels et les questions de gouvernance.

L'amortissement comprend l'amortissement des ponts, des immeubles, de l'équipement et des véhicules.

(5) FACTEURS AYANT UN IMPACT SUR LA RENTABILITÉ

La rentabilité de la Société est affectée par divers facteurs, dont la fluctuation du taux de change, la force du dollar américain et de l'économie canadienne, le trafic commercial et le tourisme. Le vieillissement de nos structures est également une source de pression sur la Société. La rentabilité est beaucoup reliée à la vitalité de l'économie des États-Unis et du Canada. Lorsque l'économie des États-Unis prend de l'expansion, les exportations de produits canadiens tendent à augmenter. Le pont international des Mille-Îles, le pont international de la Voie maritime et les ponts de Montréal étant des traversées internationales ou routes importantes vers les États-Unis, les revenus de la Société et sa rentabilité s'améliorent au gré de l'augmentation des activités.

Facteurs de sécurité

La question de la sécurité, particulièrement aux traversées internationales, est aujourd'hui devenue une priorité clé.

En sa qualité de propriétaire des éléments d'actif canadiens de la CPIVM et de la TIBA ainsi que d'actionnaire principal de la Sault Ste. Marie (SSM), la SPFL surveille la conformité aux directives gouvernementales et le progrès des travaux cruciaux.

En outre, l'impact direct associé aux nouvelles mesures de sécurité (telles que la mise en œuvre d'un système de détection de fin de file d'attente, les questions de sécurité ont un impact indirect important sur l'exploitation des ponts (c.-à-d. : le ralentissement de la circulation aux douanes sur les structures internationales ont un impact direct sur le débit de la circulation sur nos structures). Il y a un besoin clair d'équilibrer les questions de sécurité et l'efficacité.

La sécurité de nos structures est reliée à la situation internationale globale, tributaire de questions externes susceptibles de présenter des défis pour la sécurité de nos structures.

En mettant en œuvre de nouvelles technologies sur nos structures internationales, nous devons souvent suivre des règles et directives établies par des tiers (tels que l'Agence des services frontaliers du Canada et *Homeland Security*), le défi constant étant d'adapter et de mettre en œuvre avec succès des stratégies qui sont conformes à nos objectifs et tout en minimisant l'impact négatif pour nos utilisateurs et ceux de nos partenaires. À titre d'exemple, à Sault Ste. Marie, la mise en œuvre de la surveillance vidéo est déjà en cours et des plans relatifs à l'installation d'une salle de contrôle pour surveiller les conditions sont en voie d'être achevés. En outre, des barrières ont été placées dans les escaliers donnant accès à la travée et d'autres mesures de protection sont mises en œuvre par le personnel. Le financement fourni par Homeland Security et par l'État du Michigan en vue de la mise en œuvre de ces mesures de sécurité a été très apprécié.

Questions environnementales

L'état et l'emplacement de certaines propriétés qui relèvent de la SPFL ou de ses filiales peuvent offrir des défis environnementaux, particulièrement l'ancien site d'enfouissement, le long de l'autoroute Bonaventure et l'évaluation de l'impact environnemental du pont à travée basse prévu à Cornwall qui exigeait que compte soit tenu des préoccupations énoncées par les Mohawks d'Akwesasne au sujet de ce projet.

Exigences gouvernementales

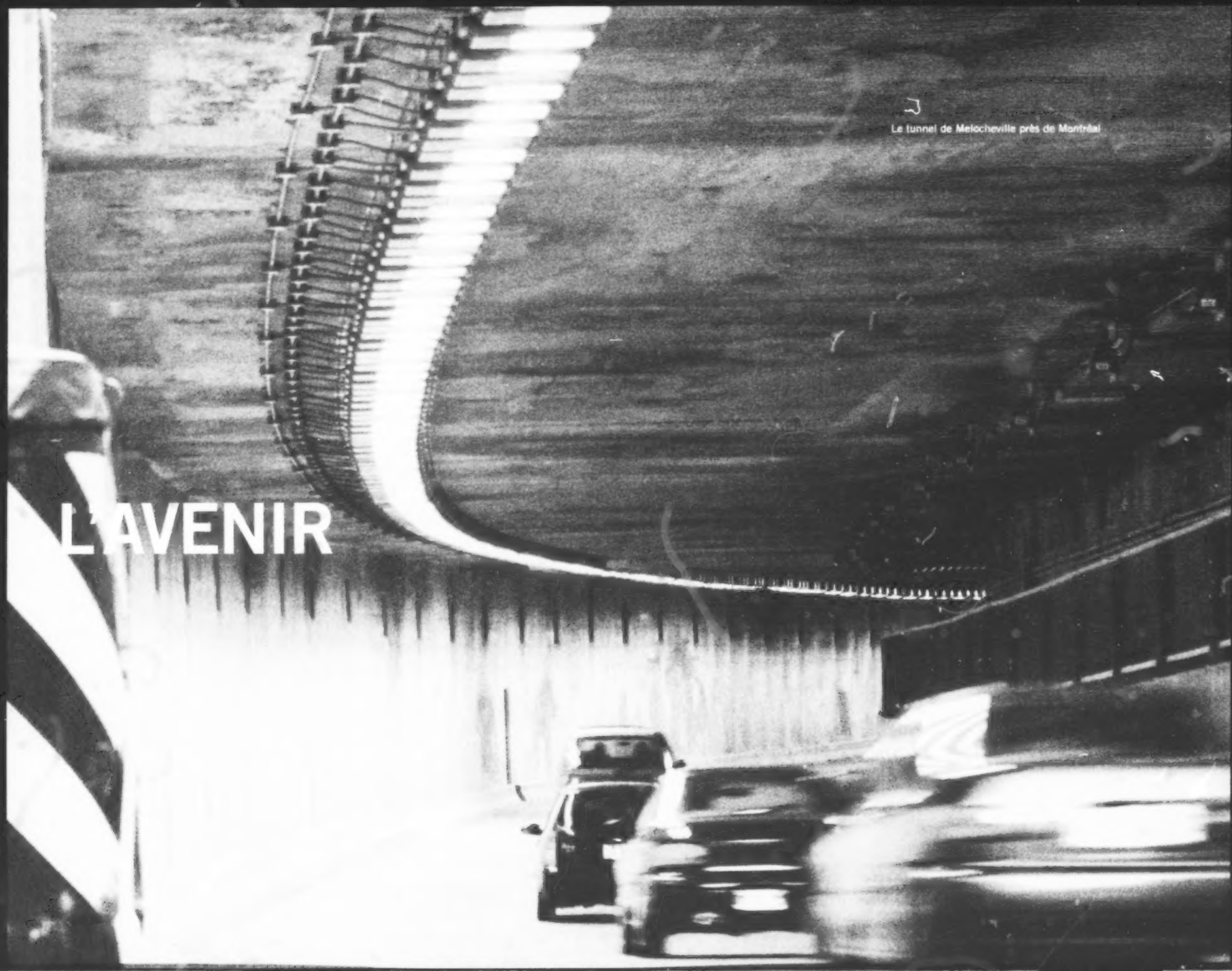
En sa qualité de société d'État, la SPFL a la responsabilité de fournir du soutien supplémentaire au gouvernement du Canada au besoin. Compte tenu des grandes capacités de la Société et de son excellente feuille de route dans son champ d'activité, cela peut susciter pour la SPFL diverses occasions de fournir sa contribution compétente.

Les attentes gouvernementales globales en termes d'autosuffisance et de gouvernance seront une source de pression pour les sociétés d'État telles que la SPFL. La Société y répond en créant les mécanismes financiers et de gouvernance appropriés.

En outre, les installations des douanes et de l'immigration devront faire l'objet d'améliorations ou de remplacements aux trois ponts internationaux qui relèvent de la responsabilité de la SPFL.

A. Sault Ste. Marie : L'entente internationale est présentement renégociée afin de mieux refléter la nature d'authentique partenariat de notre longue relation. La SPFL continuera de collaborer avec Transports Canada dans le cadre des négociations avec le *Michigan Department of Transportation (MDOT)* pour la révision de l'entente intergouvernementale existante en vue d'établir des conditions plus équitables pour le Canada à SSM.

B. Cornwall : Les représentants de la SPFL et de la CPIVM collaborent activement avec Transports Canada aux fins des négociations avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne pour permettre le remplacement efficace et efficient du pont du chenal nord.



Le tunnel de Melocheville près de Montréal

L'AVENIR

Pont Jacques-Cartier, parc Olympique à Montréal

L'exercice 2006-2007 représente de nombreux défis pour la SPFL, mais par la même occasion, il offrira de nombreuses nouvelles occasions de développement des affaires.

Plus particulièrement, la SPFL est en posture idéale pour aider le gouvernement du Canada à atteindre ses objectifs.

(1) Compte tenu de la nature des défis observés en matière d'infrastructures des ponts canadiens (c.-à-d. : vieillissement des infrastructures, augmentation de la qualité des services, demande croissante en matière d'entretien, de remplacement ou de construction d'ouvrages), la SPFL, la seule société mère dans son secteur d'activités, a fait des investissements importants pour offrir au gouvernement une capacité stratégique et opérationnelle si elle devait décider d'aller de l'avant avec une approche plus consolidée de la gestion du réseau de ponts canadien.

[2] La SPFL a pris des mesures concrètes pour renforcer sa relation avec ses partenaires clés. D'une importance continue en 2006-2007, retenons la redéfinition de l'entente internationale avec le MDOT dans l'exploitation du pont de Sault Ste. Marie et les négociations avec le Conseil Mohawk Akwesasne (CMA) au sujet du remplacement du pont du chenal nord à Cornwall.

[3] Une série de projets d'immobilisations est planifiée ou prévue. Ils comprennent :

Le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall

Il y a quelques années, après une analyse attentive, la CPIVM a conclu qu'il était économiquement avantageux de construire un nouveau pont du chenal nord à travée basse au lieu de remplacer le tablier de béton et de repeindre l'acier de la structure à travée élevée existante. Le rapport d'examen préalable en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* est maintenant terminé et est en instance d'approbation par Transports Canada. On prévoit que l'approbation finale devrait être obtenue au cours de 2006.

Le rapport d'examen préliminaire en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* conclut : Le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence environnementale nuisible. Le projet peut mettre en œuvre les mesures d'atténuation précisées dans le rapport. Le rapport d'examen préalable propose plusieurs mesures d'atténuation. Toutefois, peu sinon aucune de ces mesures ne serait associée à des « conclusions importantes ».

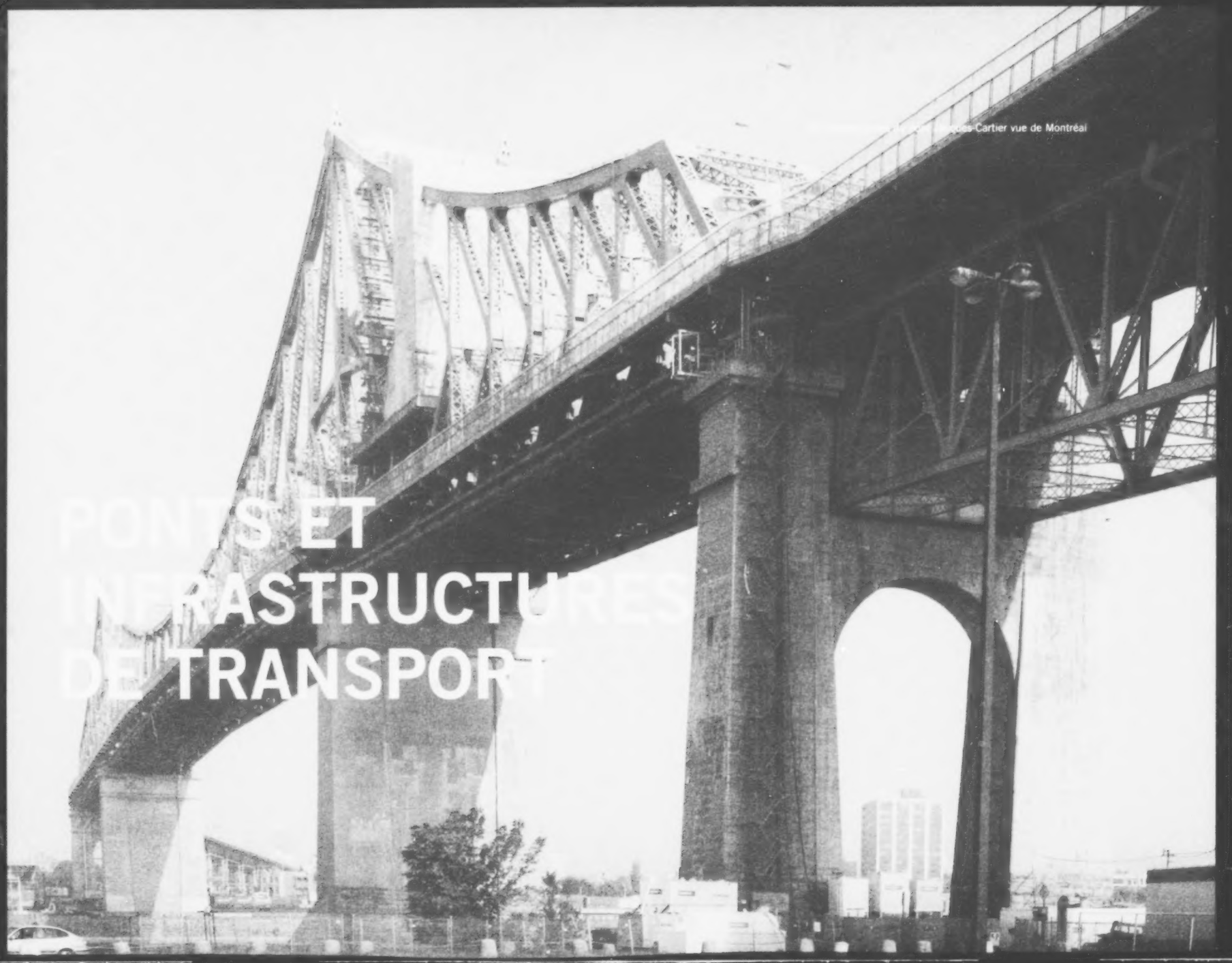
Lancer l'appel d'offres relatif au remplacement du tablier de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier

La principale priorité de PJCCI est d'entreprendre le remplacement du tablier du pont Mercier. Ce projet est complexe tant du point de vue technique que du point de vue administratif. Compte tenu du trafic annuel de quelque 28 millions de véhicules, le défi du projet sera d'entreprendre le travail en nuisant le moins possible à la circulation. Le pont comporte quatre voies de circulation et comme il n'y a aucun autre pont sur lequel la circulation peut être déviée à proximité, il sera nécessaire de permettre aux utilisateurs du pont de le traverser pendant les travaux de remplacement du tablier. À cause de l'emplacement du pont, le projet a été structuré de façon à tenir compte de la participation de la main-d'œuvre locale spécialisée autochtone de Kahnawake. Le pont relève à la fois du MTQ et de la PJCCI et le MTQ souhaite également que le tablier de sa partie du pont soit remise en état. Une coordination minutieuse sera donc nécessaire pour réduire l'impact des travaux sur les utilisateurs. Des discussions sont en cours avec le MTQ afin qu'une structure de projet puisse être mise en place pour traiter de cette question. La planification actuelle prévoit que la construction aura lieu au cours des exercices 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010.

Vieillissement des structures et augmentation des activités

Aucune nouvelle infrastructure n'a été construite par aucun des trois paliers gouvernementaux dans la région du Grand Montréal pour réduire la surutilisation des ponts et des autres structures relevant de PJCCI. Par conséquent, les réparations se multiplient et les périodes de pointe sont plus longues, ce qui réduit les périodes au cours desquelles des interventions peuvent être mises en œuvre. PJCCI continue d'examiner divers scénarios en vue de mettre de l'avant des options à soumettre à l'examen du gouvernement.

PJCCI travaille ces enjeux avec divers partenaires dont le MTQ, ce qui pourrait ouvrir la porte à de nouveaux défis d'avenir pour les deux niveaux de gouvernement.



Jacques-Cartier vue de Montréal

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

LE PONT JACQUES-CARTIER

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe.

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal. En 2005-2006, plus de 34 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.

LE PONT CHAMPLAIN ET L'AUTOROUTE BONAVENTURE

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les arrondissements de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la Voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint qui constituent un tablier en béton précontraint revêtu de béton bitumineux.

En 2005-2006, plus de 57 millions de véhicules ont traversé le pont Champlain.

L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

L'estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

LE PONT HONORÉ-MERCIER

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur d'Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et la gestion du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la Voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de répondre aux besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de PJCCI s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2005-2006, 28,9 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.

LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

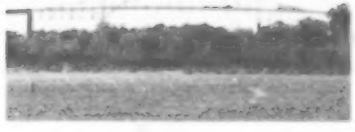
Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction. En 2005-2006, 4,5 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'État de New York, en passant par le territoire mohawk d'Akwesasne, le pont international de la Voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*. En 2005-2006, 2,5 millions de véhicules l'ont emprunté.

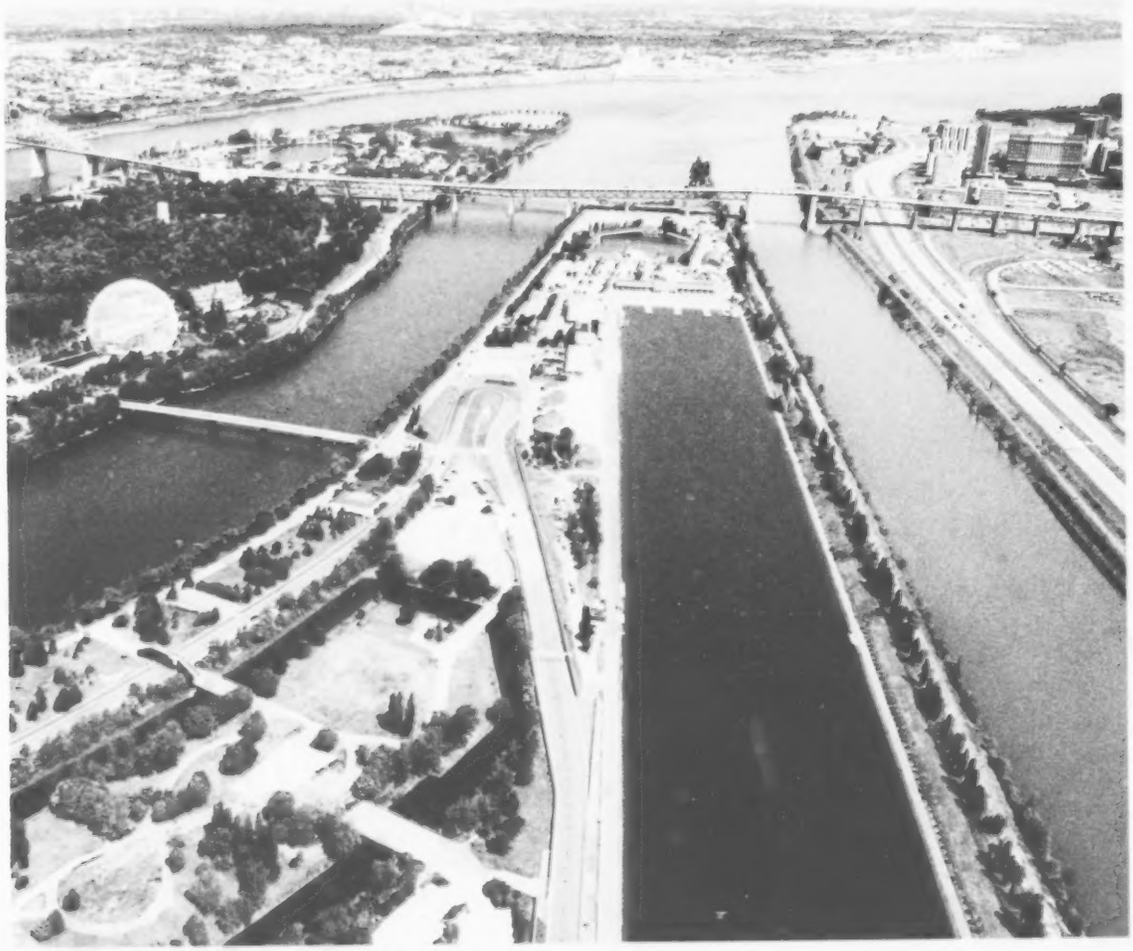
LE PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

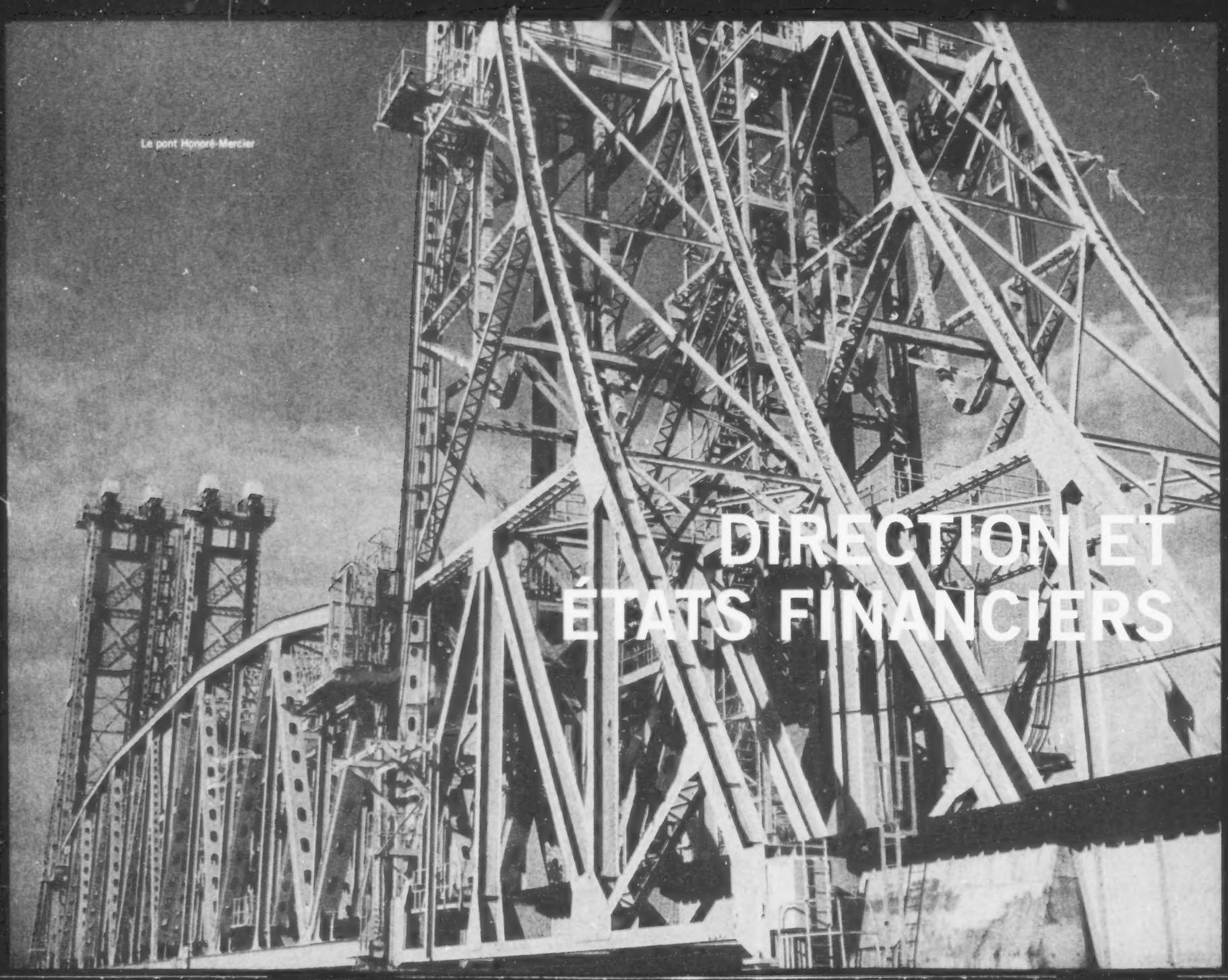
Ouvert en 1938 par le premier ministre MacKenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'État de New York. Sa construction a demandé 16 mois. Voilà une réalisation impressionnante à tous les égards ! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Thousand Islands Bridge Authority* des États-Unis. En 2005-2006, 2,1 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.



LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière Ste Marie et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens passant par l'autoroute américaine 75 et de la route Transcanadienne. En 2005-2006, 1,89 million de véhicules ont traversé à cet endroit.





Le pont Honoré-Mercier

DIRECTION ET ÉTATS FINANCIERS

Le pont Honoré-Mercier

CONSEILS D'ADMINISTRATION
PRINCIPAUX DIRIGEANTS
COMITÉS ET SOMMAIRES FINANCIERS DES FILIALES

Rétrospective financière – SPFL	59
La Société des Ponts fédéraux Limitée	60
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	62
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée	64
La Société du pont de la rivière Ste Marie	66
La gouvernance à la SPFL	68
États financiers consolidés	69

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(non vérifiée – pour l'exercice terminé le 31 mars)

(en milliers de dollars)	**2006**	2005	2004	2003	2002
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	**1 583**	1 831	2 269	2 014	1 854
Baux et permis	**4 839**	4 913	4 851	5 070	4 966
Péage	**4 827**	5 329	5 169	5 543	4 491
Intérêts	**635**	263	639	541	691
Autres	**5 511**	(89)	146	51	89
	17 395	12 247	13 074	13 219	12 091
Dépenses					
Entretien	**20 468**	22 282	26 904	17 148	26 237
Fonctionnement	**4 900**	5 389	5 872	4 640	4 614
Administration	**7 361**	7 422	7 690	7 894	7 347
Amortissement	**5 794**	6 002	5 843	4 122	3 658
	38 523	41 095	46 309	33 804	41 856
Perte avant le financement public	**(21 128)**	(28 848)	(33 235)	(20 585)	(29 765)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**24 586**	25 944	30 622	23 345	26 726
Amortissement du financement en capital reporté	**3 628**	3 397	3 382	972	214
Remise au Trésor	**(6 074)**	–	–	–	–
Part des actionnaires sans contrôle	**(21)**	(26)	(50)	(97)	(79)
Bénéfice net (perte nette)	**991**	467	719	3 635	(2 904)

Certains chiffres ont été reclassés pour fins de présentation.

La Société des ponts fédéraux Limitée

(au 31 mars 2006)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Michel Fournier[1]
Président et premier dirigeant

Sheila Tremblay[2]
Vice-présidente et première directrice

Carole Workman[3]
Administratrice

Normand Brochu[4]
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

Norman B. Willans
Avocat-conseil et secrétaire de la Société

André Girard
Vice-président, Communications

Glen P. Carlin,
Vice-président, Projets spéciaux

Hendrik H. Saaltink,
Vice-président, Projets ponts internationaux

Gérard Lalonde
Directeur, Services administratifs et trésorier

Robin Rensby
Directeur senior, Ressources humaines

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et construction

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL (au 31 mars 2006)

Comité de vérification

Carole Workman, *Présidente*

Sheila Tremblay, *Membre*

Normand Brochu, *Membre*

Comité de gouvernance d'entreprise

Sheila Tremblay, *Présidente*

Yvon Bourget,
Administrateur, PJCCI

John M. Kroon,
Administrateur, CPIVM et TIBA

Gerald H. Johnston,
Administrateur, JIBA

Norman. B. Willans,
Avocat-conseil et secrétaire, SPFL

Comité sur l'environnement

Glen P. Carlin, *Président*

Hendrik H. Saaltink, *Membre*

Ian McPherson, *Membre*

Norman. B. Willans, *Membre*

Sylvie Lefebvre, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

Gérard Lalonde, *Membre*

Gerald H. Johnston, *Membre*

Thye Lee, *Membre*

Bill Moulton, *Membre*

Comité des ressources humaines

Carole Workman, *Présidente*

Normand Brochu, *Membre*

Norman Willans, *Membre*

Robin Rensby, *Membre*

Comité des nominations

Sheila Tremblay, *Présidente*

Carole Workman, *Membre*

James Roche, *Membre*

Clément Joly, *Membre*

Comité de gestion des risques

Norman. B. Willans, *Président*

Yvon Bourget,
Administrateur, PJCCI

Gérard Lalonde,
Administrateur, Services administratifs et trésorier, membre

Wade Dorland, *CPIVM, Membre*

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(au 31 mars 2006)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président*

Yvon Bourget, *Administrateur*

Normand Brochu, *Administrateur*

Clément Côté, *Administrateur*

René Therrien, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Michel Fournier, *Président*

Glen P. Carlin, *Directeur général*

Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil et secrétaire de la Société*

Daniel Dupuis, *Directeur, Finance et administration*

Guy Mailhot, *Directeur, Ingénierie*

Denis Dauphinais, *Directeur, Construction et gestion de projets*

Raymond Denault, *Directeur, Opérations et entretien*

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

Comité de vérification

René Therrien, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion

René Therrien, *Président*

Yvon Bourget, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion des risques

Glen P. Carlin, *Président*

Sylvie Lefebvre, *Membre*

Guy Mailhot, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(en dollars)	**2006**	2005
Exploitation		
Revenus		
Baux et permis	**759 896**	740 668
Intérêts	**97 647**	92 150
Gain sur disposition d'immobilisations corporelles	**5 512 082**	–
Autres sources	**34 475**	47 100
Dépenses		
Entretien	**18 327 122**	19 777 138
Fonctionnement	**3 592 081**	3 513 074
Administration	**3 366 192**	3 367 681
Amortissement	**4 236 570**	4 449 489
Remboursement des intérêts gagnés sur un crédit parlementaire encaissé d'avance	–	205 292
Perte avant le financement du gouvernement	**(23 117 865)**	(30 432 756)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**24 585 645**	25 944 104
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours de périodes précédentes à l'exercice	**(223 940)**	–
Remise au Trésor du produit de disposition d'immobilisations corporelles	**(5 850 099)**	–
Amortissement de l'aide en capital reportée	**3 594 890**	3 393 608
Bénéfice net (perte nette)	**(1 011 369)**	(1 095 044)
Bilan		
Actif à court terme	**8 497 262**	6 359 923
Passif à court terme	**5 305 746**	3 168 407
Montant à recevoir du Canada à long terme	**2 625 809**	2 625 809
Taxe sur les produits et services à recevoir	**170 157**	170 157
Immobilisations corporelles	**138 664 414**	136 086 025
Retenue de garantie	**2 795 966**	2 795 966
Avantages sociaux futurs	**722 351**	690 679
Aide en capital reportée	**130 920 889**	128 120 312
Avoir de l'actionnaire	**10 212 690**	10 466 550
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	**619 813**	2 515 863
Activités d'investissement	**(1 302 877)**	(6 999 774)
Activités de financement	**1 302 877**	6 999 774
Augmentation (Diminution) de la trésorerie	**619 813**	(2 515 863)

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

(au 31 mars 2006)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*

Albert S. Jacquez, *Vice-président*

Guy Berthiaume, *Administrateur*

Sal Pisani, *Administrateur*

Roger J. Forgues, *Administrateur*

Edward Margosian, *Administrateur*

John M. Kroon, *Administrateur*

Denis Thibault, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Gerard Lalonde, *Trésorier*

Edward Margosian, *Trésorier adjoint*

Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*

Norman B. Willans, *Avocat général et secrétaire de la Société*

Hendrik H. Saaltink, *Directeur général*

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

Comité de vérification

John M. Kroon, *Président*

Edward Margosian, *Membre*

Roger J. Forgues, *Membre*

Comité de gestion

John M. Kroon, *Président*

Sheila Tremblay, *Membre*

Sal Pisani, *Membre*

Comité de gestion des risques

Hendrik H. Saaltink, *Président*

Wade Dorland, *Membre*

Ian McPherson, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

(en dollars)	**2006**	2005
Exploitation		
Revenus		
Péage	**3 670 601**	3 774 522
Location	**142 846**	134 369
Investissements	**65 676**	58 634
Autres	**14 550**	118 813
Dépenses		
Entretien	**1 319 732**	1 353 024
Perception du péage	**704 663**	852 352
Administration	**931 347**	907 783
Amortissement	**168 103**	150 996
Bénéfice net	**769 828**	822 183
Bilan		
Actif à court terme	**2 590 577**	2 646 886
Passif à court terme	**1 018 579**	1 556 244
Immobilisations	**821 655**	849 568
Réparations importantes reportées	**156 729**	189 917
Avantages sociaux futurs	**312 736**	310 935
Capital-actions et obligations à payer	**16 000**	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	**2 221 646**	1 803 192
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	**912 787**	1 287 523
Activités d'investissement	**(107 002)**	(431 815)
Activités de financement	**(859 413)**	(978 979)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	**(53 628)**	(123 271)

La Société du pont de la rivière Ste Marie

(au 31 mars 2006)

Conseil d'administration et dirigeants

James McIntyre, *Président*

Alexander Harry, *Vice-président*

Rick Talvitie, *Administrateur*

Mary Trbovich, *Administratrice*

Helen Gillespie, *Administratrice*

Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Lorie Bottos, *Secrétaire-trésorier*

SOMMAIRE FINANCIER

La Société du pont de la rivière Ste Marie

(en dollars)	**2005**	2004
Exploitation		
Revenus		
Péage	**2 991 370**	3 442 072
Baux et permis	**305 844**	333 090
Investissements	**76 523**	21 609
Autres	**92 513**	158 453
Dépenses		
Entretien	**1 241 328**	1 558 000
Perception du péage	**817 010**	791 252
Administration	**769 710**	900 924
Amortissement	**390 341**	404 112
Bénéfice net	**247 861**	300 936
Bilan		
Actif à court terme	**3 679 866**	3 557 519
Passif à court terme	**889 844**	891 119
Immobilisations	**8 231 347**	7 643 738
Capital-actions	**1 500**	1 500
Bénéfices non répartis	**10 455 854**	10 207 993
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	**657 322**	1 097 456
Activités d'investissement	**(2 082 864)**	(150 227)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	**(1 425 542)**	947 229

La gouvernance à la SPFL

La SPFL croit fermement que les principes de saine gestion tels que la responsabilité, la transparence et l'indépendance sont les fondements d'une bonne gouvernance. En 2005, la SPFL a maintenu son approche proactive en mettant en œuvre des pratiques rigoureuses et efficaces de gouvernance.

De manière à améliorer davantage l'efficacité de son cadre de gouvernance, établi par la mise en œuvre, sous la supervision du comité de gouvernance, des mesures émanant de l'étude intitulée *2004 Review of Corporate Governance Instruments*. Les pratiques de la SPFL sont maintenant en ligne avec les normes fiduciaires et de gouvernance reconnues dans les secteurs privé et public.

Les efforts de la SPFL ne se sont toutefois pas limités à la gouvernance « interne ». Dans le secteur des ponts et des traversées, la SPFL est la seule société d'État qui est une société mère. À ce titre, elle est tenue de fournir supervision, orientation stratégique et conseils aux filiales responsables de l'exploitation et de l'entretien des actifs qui relèvent de sa responsabilité. En 2005, le conseil d'administration de la SPFL a approuvé un nouveau cadre de gouvernance clair afin de préciser le rôle de la société mère et de renforcer sa relation avec les filiales. Le projet a mené à l'identification et à la mise en œuvre de 25 mesures. Ces mesures comprennent :

- l'examen des mécanismes de nomination des directeurs des filiales et l'introduction de l'échelonnement des mandats des directeurs;
- une révision des règlements, des pratiques de gouvernance et du code de déontologie de toutes les filiales;
- l'établissement d'un nouveau processus renforcé de planification stratégique;
- l'établissement d'indicateurs de rendement;
- l'articulation d'instruments de gouvernance, tels que des lettres d'attentes de la société mère à l'intention de chaque filiale à part entière;
- l'établissement d'autres outils reliés à la gestion et à l'évaluation des RH.

La SPFL est fière de ces projets qui la placent clairement parmi les chefs de file en matière de bonne gouvernance.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	70
Le rapport du vérificateur	71
Bilan consolidé	72
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	73
État consolidé des flux de trésorerie	74
Notes afférentes aux états financiers consolidés	75
Bureaux corporatifs	87

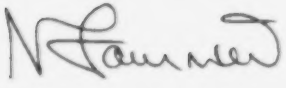
Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

Les états financiers consolidés du présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et la direction répond de l'intégrité et de l'objectivité des données qui y figurent. La direction est également responsable de toute autre information que renferme le rapport annuel et de la concordance, le cas échéant, de cette information avec les états financiers consolidés.

Pour assumer cette responsabilité, la direction a établi et maintient des registres et documents comptables, des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. Ces éléments ont pour but de fournir avec une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés et que les opérations sont conformes à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Le Conseil d'administration veille à ce que la direction respecte ses obligations en matière de rapports financiers et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification, composé d'administrateurs externes. Le Comité rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant pour voir comment ces groupes s'acquittent de leurs responsabilités et pour discuter de points concernant la vérification, les contrôles internes et autres sujets financiers pertinents. Le Comité de vérification a examiné les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et a soumis son rapport au Conseil d'administration qui, à son tour, a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur externe de la Société, soit la vérificatrice générale du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.



Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Le 2 juin 2006

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2006 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Alain Boucher

Alain Boucher, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 2 juin 2006

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 006

BILAN CONSOLIDÉ
au 31 mars

(en dollars)	2006	2005
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	**23 357 697**	22 308 030
Débiteurs	**1 593 859**	1 980 803
Avance au coentrepreneur (note 4)	**201 526**	455 545
Intérêts courus à recevoir	**120 293**	41 673
Frais payés d'avance	**505 222**	645 635
Montant à recevoir du Canada	**3 901 951**	1 999 539
	29 680 548	27 431 225
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (note 5)	**2 625 809**	2 625 809
Immobilisations corporelles (note 6)	**168 174 733**	165 161 764
	200 481 090	195 218 798
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	**6 424 432**	5 831 850
Revenus reportés	**567 224**	499 698
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**10 353**	11 912
	7 002 009	6 343 460
À long terme		
Dû au coentrepreneur (note 4)	**1 035 470**	808 105
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 7)	**19 348**	29 000
Retenue de garantie (note 8)	**2 795 966**	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs (note 12)	**1 203 354**	1 103 384
Aide en capital reportée (note 9)	**131 465 556**	128 191 957
Part des actionnaires sans contrôle	**666 846**	645 356
	137 186 540	133 573 768
	144 188 549	139 917 228
Engagements et éventualités (notes 15 et 16)		
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	**1**	1
Capital d'apport (note 14)	**53 664 379**	53 664 378
Bénéfices non répartis	**2 628 161**	1 637 191
	56 292 541	55 301 570
	200 481 090	195 218 798

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Sheila Tremblay, *administratrice*

Carole Workman, *administratrice*

AU NOM DE LA DIRECTION

Gérard Lalonde, *directeur, Services administratifs et trésorier*

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en dollars)	**2006**	2005
Revenus		
Péages	**4 826 671**	5 329 333
Baux et permis	**4 838 552**	4 912 538
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 10)	**1 583 497**	1 830 994
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	**5 469 015**	(291 021)
Intérêts	**635 258**	262 900
Autres	**42 271**	202 161
	17 395 264	12 246 905
Dépenses		
Entretien	**20 468 057**	22 282 384
Fonctionnement	**4 899 830**	5 389 319
Administration	**7 360 568**	7 421 486
Amortissement	**5 793 679**	6 001 911
	38 522 134	41 095 100
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	**(21 126 870)**	(28 848 195)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**24 585 645**	25 944 104
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 9)	**3 627 724**	3 397 370
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours d'exercices antérieurs (note 11)	**(223 940)**	–
Remise au Trésor du produit de cession d'immobilisations corporelles (note 11)	**(5 850 099)**	–
	22 139 330	29 341 483
Bénéfice net avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	**1 012 460**	493 288
Quote-part des actionnaires sans contrôle	**(21 490)**	(26 091)
Bénéfice net	**990 970**	467 197
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**1 637 191**	1 169 994
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**2 628 161**	1 637 191

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

(en dollars)	2006	2005
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	**990 970**	467 197
Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	**5 793 679**	6 001 911
(Gain) perte sur cession d'immobilisations	**(5 469 015)**	291 021
Amortissement de l'aide en capital reportée	**(3 627 724)**	(3 397 379)
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	**–**	(2 625 809)
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	**99 970**	33 285
Quote-part des actionnaires sans contrôle	**21 490**	26 091
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 13)	**(539 548)**	1 392 124
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(2 730 178)**	2 188 441
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(9 187 732)**	(9 140 363)
Cession d'immobilisations corporelles	**5 850 099**	4 601
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(3 337 633)**	(9 135 762)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du dû au coentrepreneur	**227 365**	616 785
Augmentation de l'aide en capital reportée	**6 901 323**	6 145 320
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**(11 211)**	(17 333)
Apport de capital du Canada pour l'acquisition d'un terrain (note 14)	**1**	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**7 117 478**	6 744 772
Augmentation (diminution) de la trésorerie	**1 049 667**	(202 549)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	**22 308 030**	22 510 579
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	**23 357 697**	22 308 030

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 mars 2006

(1) POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société »), constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices selon les dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En accord avec la directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ainsi que des activités du pont des Mille-Îles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la Société du pont de la rivière Ste Marie pour un montant de 1 370 $.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, La Société du pont de la rivière Ste Marie, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

(2) SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont comme suit :

A. Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, de sa filiale détenue à 91,33 %, La Société du pont de la rivière Ste Marie ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. L'exercice de sa filiale en propriété exclusive ainsi que de sa coentreprise se termine le 31 mars alors que celui de sa filiale, La Société du pont de la rivière Ste Marie, se termine le 31 décembre.

B. Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, les dépenses d'exploitation n'incluent pas l'amortissement, ni la variation de la provision pour avantages sociaux futurs, ni les gains ou pertes sur cession d'immobilisations corporelles.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables est comptabilisée comme aide en capital reportée au bilan et est amortie selon la même méthode que les immobilisations corporelles connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisée au capital d'apport.

Tout solde du crédit parlementaire auquel la filiale a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada. Tout crédit parlementaire perçu en sus des besoins est inscrit comme montant dû au Canada. La politique de la filiale à cet égard est de rembourser ce montant au cours de l'exercice suivant.

C. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont virées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et sont amorties conformément à la politique de la Société.

Les immobilisations corporelles provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

Les immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire, selon les taux suivants :

Ponts	2 % – 7 %
Travaux de réfection	5 % – 10 %
Réparations importantes reportées	10 %
Véhicules, matériel et matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	3 % – 33 %
Bâtiments	2 % – 20 %

D. Constatation des revenus

Les revenus provenant de la perception des péages sont constatés au moment de la collecte des péages lorsque les véhicules franchissent les postes de péage.

Les revenus de baux et permis sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice conformément aux ententes de location.

Les revenus provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et constatés aux revenus au fur et à mesure de la prestation des services.

Les revenus d'intérêts sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

E. Avantages sociaux futurs

Indemnités de départ

À la cession de l'emploi, les employés de la Société, de sa filiale en propriété exclusive et de sa coentreprise ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie Maritime, Ltée participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût

total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et de la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société. Les cotisations de la Société sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

F. Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers consolidés et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer relatives aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, de même que le passif lié aux avantages sociaux futurs et les éventualités. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations de façon significative.

(3) ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit dans le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Ces placements sont conservés jusqu'à échéance et le rendement global du portefeuille est de 2,89 % (2,24 % en 2005). Les termes à courir sont en moyenne de 251 jours (233 jours en 2005). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

(en dollars)	**2006**	2005
Encaisse	**8 731 981**	9 309 295
Bons du Trésor	**9 999 506**	9 998 735
Certificats de dépôt	**4 307 871**	3 000 000
Obligations garanties	**318 339**	–
Total	**23 357 697**	22 308 030

(4) AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor. Le dû au coentrepreneur ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2006, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

(5) MONTANT À RECEVOIR DU CANADA À LONG TERME

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2005, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a remboursé au Trésor un montant de 2 625 809 $ correspondant au crédit parlementaire qu'elle a encaissé au cours des demandes de crédit parlementaire de 2001 à 2003 et est relié à une retenue de garantie sur contrat qui ne sera payée qu'en octobre 2007 (voir note 8 ci-dessous).

Au moment du paiement de la retenue de garantie en 2007, la filiale fera une demande de fonds au Trésor. Cette demande n'affectera pas les budgets approuvés et les niveaux de référence pour l'exercice 2007-2008.

(6) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en dollars)	2006			2005
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable**	Valeur comptable
Terrains	**4 234 734**	–	**4 234 734**	4 572 750
Ponts et routes	**291 114 628**	**135 978 487**	**155 136 141**	147 742 931
Véhicules et matériel	**7 047 511**	**4 780 176**	**2 267 335**	2 622 559
Bâtiments	**4 859 338**	**2 756 431**	**2 102 907**	1 488 367
Réparations importantes reportées	**1 109 142**	**1 030 777**	**78 365**	94 959
Projets en voie de réalisation	**4 331 672**	–	**4 331 672**	8 599 286
Matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	**58 245**	**34 666**	**23 579**	40 912
	312 755 270	**144 580 537**	**168 174 733**	165 161 764

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont de Sault Ste-Marie, présentés dans la rubrique Ponts et routes, sont complètement amortis.

Les réparations importantes reportées représentent le coût des projets importants de réhabilitation visant à maintenir la fiabilité du chenal nord et du chenal sud du pont international de la voie maritime situé à Cornwall.

(7) OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION-ACQUISITION

(en dollars)	2006
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	**29 701**
Versements exigibles à court terme	**10 353**
Versements exigibles à long terme	**19 348**

Paiements minimaux exigibles au cours des trois prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition échéant en 2009 et solde de l'obligation découlant de ce contrat de location :

2007	**11 514**
2008	**11 514**
2009	**8 669**
	31 697
Intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles	**1 996**
Portion en capital des paiements minimaux exigibles	**29 701**

(8) RETENUE DE GARANTIE

La filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée retient provisoirement un montant sur le total des sommes dues à un entrepreneur en vue de garantir l'exécution, par ce dernier, de ses obligations portant sur la garantie de rectification et de correction des défectuosités, vices et malfaçons des travaux réalisés. La filiale versera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses de garantie du contrat) après l'expiration de la période de garantie en octobre 2007. La retenue des travaux de la phase 1 et 2 porte intérêt au taux de 2 % et de 2,73 % respectivement, payable annuellement à compter de décembre 2003. Les intérêts versés au cours de l'exercice se sont élevés à 57 668 $ (57 761 $ en 2005).

(9) AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

(en dollars)	2006	2005
Solde au début de l'exercice	**128 191 957**	125 444 016
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	**6 901 323**	6 145 320
Amortissement	**(3 627 724)**	(3 397 379)
Solde à la fin de l'exercice	**131 465 556**	128 191 957

(10) REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus représentent la quote-part des résultats d'exploitation nets de la portion canadienne du pont des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et *Thousand Islands Bridge Authority*.

(11) REMISES AU TRÉSOR

Tel qu'annoncé au plan d'entreprise 2005-2006 / 2009-2010 de la Société des ponts fédéraux Limitée, le produit de cession des immobilisations corporelles de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, a été versé au Trésor.

De plus, à la suite d'une modification quant à l'interprétation des remboursements auxquels elle est admissible, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a perçu les remboursements de la taxe sur les produits et services payée au cours d'exercice antérieurs, lesquels ont également été payés au Trésor.

(12) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

A. Prestations de retraite

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la coentreprise et tous les employés cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire moyen de fin de carrière. Les prestations sont pleinement indexées selon la hausse de l'indice des prix à la consommation. La Société des ponts fédéraux Limitée et tous ses employés admissibles participent à un régime à cotisations déterminées. Les cotisations de la Société et des employés à ces régimes au cours de l'exercice ce sont élevés à :

Cotisations (en dollars)	**2006**	2005
Société	**614 335**	440 097
Employés	**256 637**	206 522

B. Indemnités de départ

La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale, Les Pont Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et sa coentreprise versent des indemnités de départ à leurs employés fondées sur les années de service et le salaire en fin d'emploi et, pour la coentreprise, les jours de congé de maladie accumulés. Ce régime étant sans capitalisation, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

(en dollars)	2006	2005
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	1 209 859	1 057 240
Coût des services rendus au cours de l'exercice	206 446	212 993
Indemnités versées au cours de l'exercice	(20 563)	(60 374)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	1 395 742	1 209 859
Tranche à court terme incluse dans les créditeurs	(192 388)	(106 475)
Tranche à long terme	1 203 354	1 103 384

(13) VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT

(en dollars)	2006	2005
Diminution (augmentation) des débiteurs	386 944	(79 913)
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	254 019	(255 545)
Augmentation des intérêts courus à recevoir	(78 620)	(22 538)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	140 413	(166 095)
(Augmentation) diminution du montant à recevoir du Canada	(1 902 412)	1 869 072
Augmentation des créditeurs	592 582	14 810
Augmentation des revenus reportés	67 526	32 333
Variation nette	(539 548)	1 392 124

(14) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Les opérations sont mesurées à la valeur d'échange, c'est-à-dire

à la valeur de la contrepartie établie par les apparentés. Au cours de l'exercice, la Société a recouvré certains coûts totalisant 299 000 $ (293 000 $ en 2005) auprès des apparentés. Au 31 mars, la Société a inscrit des débiteurs de 233 000 $ (227 000 $ en 2005) des apparentés.

De plus, au cours de l'exercice, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre des Pêches et des Océans ont transféré à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée des parcelles de terrain d'une superficie d'environ 34 000 mètres carrés pour une valeur de 1 $, soit leur valeur comptable. Cette opération avait pour but de clarifier les titres de propriété et de permettre la vente subséquente d'un terrain incluant 650 mètres carrés de ces parcelles de terrain transférées.

(15) ENGAGEMENTS

A. Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser en vertu d'une entente conclue pour des services de police s'établit à 3,3 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2008 et est renouvelable à échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

B. Fournisseurs

La Société s'est engagée, principalement en vertu de travaux majeurs, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser une somme de 12 893 552 $ d'ici 2012. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

(en dollars)	
2007	11 196 868
2008	481 312
2009	376 250
2010	376 250
2011	376 250
2012	86 622

(16) EVENTUALITÉS

A. Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers de la Société.

B. Sur le plan environnemental, la Société a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but d'évaluer leur état environnemental. Les terrains jugés contaminés feront l'objet d'études additionnelles au cours des prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou d'atténuation. Le dossier environnemental prioritaire pour la Société est celui de la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée qui détient des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal (secteur du Technoparc). Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La filiale, en collaboration avec Environnement Canada, a effectué entre 2003 et 2005 des études et des tests de toxicité des eaux souterraines de ses terrains et une étude de faisabilité afin de déterminer les mesures d'atténuation requises. Les conclusions de cette étude ont été émises au cours de l'exercice 2005-2006. À la suite de ce rapport, la filiale a enregistré ses terrains du secteur Technoparc au répertoire des sites contaminés fédéraux du Secrétariat du Conseil du Trésor. Par ailleurs, compte tenu de la complexité du problème, de la présence de plusieurs propriétaires et de l'importance des coûts en jeu, le gouvernement fédéral souhaite trouver une solution globale au problème environnemental de ce site et, dans ce contexte, d'autres études sont présentement en cours. Le coût des mesures d'atténuation à mettre en place ne peut actuellement faire l'objet d'une estimation raisonnable et la responsabilité pour ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. La filiale soumettra éventuellement au Conseil du Trésor une demande de financement spécial pour la mise en place de ces mesures d'atténuation, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la Société.

Compte tenu que les besoins budgétaires ne sont pas connus, que la répartition des coûts entre les différents propriétaires ainsi que les sources de financement n'ont pas encore été déterminés, aucun montant n'a été inscrit aux états financiers.

(17) TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée doit exécuter des travaux majeurs sur le tablier du pont Honoré-Mercier. La filiale devra demander l'approbation du Secrétariat du Conseil du Trésor afin de lancer l'appel d'offres pour un projet qui s'échelonnera sur quatre exercices financiers. Le début de la construction sur le pont est prévu en mars 2007, et les travaux se termineront en novembre 2009. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 85 millions de dollars.

(18) JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada, des créditeurs et de la tranche à court terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme.

La juste valeur de la tranche à long terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition et du montant dû au coentrepreneur ne diffère pas de façon importante de leur valeur aux livres.

Les justes valeurs du montant à recevoir du Canada à long terme et de la retenue de la garantie sont estimées à 2 461 665 $ et 2 621 186 $ (2 453 284 $ et 2 612 261 $ en 2005) respectivement. Compte tenu que ces montants sont à recevoir du gouvernement du Canada, les risques de crédit et de financement sont faibles. Le taux d'actualisation utilisé est 3,75 %.

À moins qu'il soit noté autrement, selon l'opinion de la direction, la société n'est pas exposée à des risques d'intérêt, de devise ou de crédit significatifs découlant de ces instruments financiers.

(19) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

A. Un permis a été octroyé à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour placer, maintenir et utiliser deux câbles pour signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la filiale peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la filiale devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire. À défaut de quoi, le propriétaire les enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la filiale, ou au choix du propriétaire, celui-ci les conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la filiale n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Comme la date de résiliation éventuelle du permis demeure indéterminée, aucun passif lié à la mise hors service de cette immobilisation n'a été constaté au 31 mars 2006.

B. La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La filiale n'a présentement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à la mise hors service de ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

(20) CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2005 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

Bureaux corporatifs

La Société des ponts fédéraux Limitée

55, rue Metcalfe, bureau 1210
Ottawa (Ontario) K1P 6L5
Téléphone : (613) 993-6880
Télécopieur : (613) 993-6945
www.pontsfederaux.ca
info@pontsfederaux.ca

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour ouest, bureau 600
Longueuil (Québec) J4K 5G7
Téléphone : (450) 651-8771
Télécopieur : (450) 677-6912
www.pjcci.ca

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Case postale 836
Cornwall (Ontario) K6H 5T7
Téléphone : (613) 932-5113
Télécopieur : (613) 932-9086
www.cpivm.ca
hsaaltink@sibc.ca

The Thousand Islands Bridge Authority

Case postale 10
Lansdowne (Ontario) K0E 1L0
Téléphone : (315) 482-2501
Télécopieur : (315) 482-5925
www.tibridge.com

La Société du pont de la rivière Ste Marie

Case postale 580
Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1
Téléphone : (705) 759-5400
Télécopieur : (705) 759-5405